

TAMPEREEN YLIOPISTO

Henri Wik

VAATIMUKSET KAUPUNGIN, YMPÄRISTÖ MAASEUDUN

AVOIMEN KAUPUNKITILAN KÄYTTÖ JA SILLE MUODOSTUNEET MERKITYKSET
PISPALASSA 1945–1978

Yhteiskunta- ja kulttuuritieteiden yksikkö

Historian pro gradu -tutkielma

Tampere 2016

Tampereen yliopisto

Yhteiskunta- ja kulttuuritieteiden yksikkö

WIK HENRI: Vaatimukset kaupungin, ympäristö maaseudun – Avoimen kaupunkitilan käyttö ja sille muodostuneet merkitykset Pispalassa 1945–1978

Pro gradu -tutkielma, 99 s., 2 liites.

Historia

Toukokuu 2016

Tilan käsitteellistämisessä on kyse yhdestä keskeisimmistä tavoistamme kokea maailmaa. Yhä useammat meistä asuvat kaupungeissa ja kaupunkiympäristö on jatkuvassa muutoksessa. Pro gradu -tutkielmani tarkastelee Pispalan avointa kaupunkitilaa ja sille muodostuneita merkityksiä 1900-luvun puolivälissä. Pispalan takaperoisena pidetty alue liitettiin Tampereeseen 1937, mikä toi sen myös kaupunkisuunnittelun piiriin. Asemakaavoitus laitettiin välittömästi vireille, mutta työtä viivästyttivät niin pitkä sota-aika kuin puutteelliset maastokartat. Alueen ensimmäinen asemakaava valmistui 1945, joka toimii myös tutkielman aikarajauksen alkupisteenä.

Aikarajauksen päätepiste on vuodessa 1978, jolloin vahvistettiin Pispalan uusi asemakaava. Tähän ajanjaksoon liittyy sekä kansallisella tasolla hyvinvointivaltion rakentamista että paikallistasolla sosialidemokraattien ja kokoomuksen aseveliakseliksi kutsutun yhteistyön pyrkimystä kehittää Tampereesta moderni hyvinvointikaupunki. Pispala oli nyt osa tuota kaupunkia, joten paitsi että aluetta itsessään tuli kehittää, oli se kaavoitettava tukemaan Tampereen kasvua. Ensimmäisessä asemakaavassa painottuvatkin liikenteen vaatimukset ja tiesuunnittelu.

Tutkielma tarkastelee avoimen kaupunkitilan eri osa-alueita, katuja ja teitä, toreja ja aukioita sekä viher- ja urheilualueita luoden tilallisen poikkileikkauksen Pispalasta. Lisäksi nostan maiseman yhdeksi avoimen kaupunkitilan osa-alueeksi, joka toimii edellä mainittuja yhdistävänä. Avoin kaupunkitila on eräänlainen kollektiivihyödyke, jota käyttäjät voivat jaetusti kuluttaa. Tilaa lähestyn eletyn tilan käsitteen kautta. Eletyssä tilassa korostuu näkökulma, jonka mukaan tila muovaa vastavuoroisessa prosessissa käyttäjiä ja käyttäjät tilaa. Rakennetun ja sosiaalisen kohtaamisissa muodostuu merkityksiä ja ajan myötä merkitysten kerrostumia.

Muodostaakseni kattavan kuvan Pispalan avoimelle kaupunkitilalle muodostuneista merkityksistä, olen lähestynyt tuota tilaa sekä suunnittelijoiden että käyttäjien näkökulmista. Edellisten osalta päälähdeaineistonani on vuoden 1945 asemakaavaehdotus ja vuonna 1978 vahvistetun asemakaavan materiaaleista keskeisimmät, vuoden 1970 asemakaavaluonnoksen suunnitteluraportti ja Pispalan asemakaavan yleisselostus vuodelta 1976. Käyttäjien puolelta päälähdeaineistona ovat Tammerkoski-lehdessä aiheesta ilmestyneet kirjoitukset sekä paikallishistoriikit ja muistelmat.

Pispalaa kuvasi tutkittuna ajanjaksona fragmentoituneet kaupungin ja maaseudun piirteet. Ympäristö oli maaseudun, mutta vaatimukset kaupungin. Suunnittelijoiden ja päättäjien silmissä Pispala muuttui vähitellen syrjäseudusta arvokkaaksi osaksi Tampereen kaupunkikuvaa, minkä vuoksi maisema tuli säilyttää. Joillekin pispalalaisille alue muuttui tunnistamattomaksi, jotkut kaipasivat nykyajan mukavuuksia. Vihreys ja järvimaisemat tekivät kuitenkin kaupunginosasta viihtyisän ja monet olivat valmiita sen vuoksi jopa tinkimään asuinmukavuuksista. Pispalassa elettiin 1940-luvulta 1970-luvulle maaseudun ja urbaanin tilan välimaastossa.

Sisällys

1. Johdanto	2
1.1 Kaupunki tutkimuskenttänä – tutkimuskysymys ja aiempi tutkimus.....	3
1.2 Tila tutkimuskohteena – tutkielman keskeiset käsitteet.....	9
1.3 Asemakaavat ja muistelmat – tutkielman aineisto	13
2. Aseveliakselin valta-aikaa ja hyvinvointivaltion rakentamista	17
2.1 Kaupunkisuunnittelun kansallisia ja kansainvälisiä tuulia	18
2.2 Hyvinvointivaltio moraalitaloudesta suunnittelutalouteen	22
2.3 Aseveliakselin yhteistyötä Tampereen kunnallispolitiikassa.....	27
3. Kadut ja tiet Pispalan kaupunkikuvaa pirstomaan?	34
3.1 Valtakunnantiestä alueen elinhermo	37
3.2 Autot modernisaation merkinä	40
3.3 Pysähtyneisyyden ajasta uuteen asemakaavaan	44
4. Aukiot ja torit – jäljellä ainoastaan merkitysten kerrostumia	49
4.1 Aukiot pysäköinnin paikkoina.....	52
4.2 Pispalan tori – muistoja ja merkityksiä vanhasta Pispalasta	55
5. Viher- ja urheilualueet – suunniteltua ja omaehtoista.....	58
5.1 Vihreyttä ja virkistystä – suunnitellut viheralueet.....	60
5.2 Suunnittelemattomien viheralueiden ja joutomaan haltuun ottaminen.....	66
5.3 Pispalalaisten luontokokemus.....	71
6. Maisema – avaruutta ahtauteen	75
6.1 Maisema pispalalaisten kokemana	79
6.2 Pispalan suunnittelijoiden maisema.....	83
7. Lopuksi – kasvot maaseudun, tarpeet kaupungin.....	88
Lähteet ja kirjallisuus	91
Liitteet.....	98
Liite 1. Pispalan asemakartta painettu v. 1936 (osa).....	98
Liite 2. Ylä-Pispalan, Ala-Pispalan, Tahmelan ja Santalahden asemakaava 1945.....	99

1. Johdanto

Paikalla on ollut jo yli 25 vuoden ajan vanha, järjestäytymätön asutus. Vuonna 1937 liitettiin tämä Pohjois-Pirkkalan kuntaan kuulunut alue Tampereeseen. Sen asemakaavoitus pantiin heti vireille, mutta puutteelliset maastokartat ja pitkä sota-aika ovat hidastaneet työtä.¹

Vuonna 2007 Tampereen kaupunki päätti Ala- ja Ylä-Pispalan sekä Tahmelan asemakaavojen uudistamisesta. Uudistuksen "tavoitteena on Pispalan valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön säilyttäminen ja kehittäminen." Yhdyskuntalautakunta hyväksyi ensimmäiset uudistetut asemakaavaehdotukset kokouksessaan joulukuussa 2015.² Kun Pispalan ensimmäinen asemakaava vuoden 1937 alueliitoksen jälkeen valmistui vuonna 1945, olivat tavoitteet kuitenkin hyvin erilaiset; "uudet rautatiet, valtakadut ja läpikulkukadut pirstovat ympäristön."³ Kadut ovat hyvä esimerkki avoimesta kaupunkitilasta, jolla oli tärkeä merkitys muun muassa funktionalismissa, ja joka on käsillä olevan tutkielman tarkastelun kohteena.⁴ Pro gradu -tutkielmani keskittyy ajanjaksolle ensimmäisestä, vuoden 1945, asemakaavasta toiseen, vuonna 1978 vahvistettuun, jota nyt ollaan uudistamassa. Tutkielmassa tarkastellaan, miten Pispalan avoin kaupunkitila koettiin ja minkälaisia merkityksiä sille muodostui. Kaupunkiympäristö on jatkuvassa muutoksessa ja sen historiaa tutkimalla voimme paremmin ymmärtää omaa elinympäristöämme. Tämä on tärkeää, sillä asuinympäristömme ei ole vain fyysinen tila toimiemme taustalla, vaan me annamme sille merkityksiä ja se muokkaa toimintaamme. Doreen Massey korostaa, että tilan käsitteellistäminen ei ole pelkkää teknistä määrittelyä, vaan kyseessä on yksi keskeisimmistä tavoistamme kokea ja käsitteellistää maailmaa.⁵

Historiallisen Aikauskirjan vuoden 2010 ensimmäinen numero nimettiin teemansa mukaan *Tila historiassa*. Matti Lamberg kirjoittaa lehden avaavassa tekstissä tilaulottuvuuteen suuntautumisen olleen yksi kuluvan vuosikymmenen näkyvimmistä suuntauksista, niin historiassa kuin muissakin humanistisissa tieteissä. Hän jopa puhuu tilallisesta käänteestä rinnastaen tilaulottuvuuden nousun merkityksen kielelliseen käänteeseen. Kansainvälinen tutkimus on ollut tärkeässä osassa vaikutusten

¹ KTK 1945, kaupunginvaltuuston kertomus, 610.

² [Http://www.tampere.fi/kaavatjakiinteistot/kaavoitus/asemakaavoitus/pispala.html](http://www.tampere.fi/kaavatjakiinteistot/kaavoitus/asemakaavoitus/pispala.html).

³ Tammerkoski 1945, 179.

⁴ Timo Kopomaan mukaan "rakennetussa ympäristössä avoimuus edustaa usein tavoiteltavaa, suojeltavaa ja välttämätöntäkin, jotta kaupunkiyhteisö säilyisi terveenä ja toimintakykyisenä." Kopomaa 1997, 21

⁵ Massey 2008, 35.

tuottajana. Lamberg nostaa esiin Massey'n suomennetun artikkelikokoelman mutta harmittelee, että esimerkiksi Henri Lefebvren ajatteluun on edelleen tutustuttava pääasiassa englanninkielisten käännösten kautta.⁶ Käännösten ilmestymisen voi tulkita merkiksi suuntauksen tai teeman suosiosta ja merkittävyydestä. Mutta Lefebvren teksteistä ei ole edelleenkään saatavilla suomenkielisiä käännöksiä, ja vaikka tilaulottuvuus on tutkimuksessa edelleen kohtalaisen suosittua, tuntuu puhe tilallisesta käänteestä jotensakin liioittelulta. Etenkin kaupunkitilan tutkimus on Suomessa edelleenkin valitettavan yksipuolista tutkimuskohteiden painottuessa Helsinkiin ja laajemmin pääkaupunkiseudulle. Suhtautuminen tilaan on kuitenkin muuttunut esimerkiksi historialliseen kartografiaan verrattuna: ”Tutkijat ovat palauttaneet mieliinsä ihmisen ruumiillisuuden ja tilallisuuden samoin kuin kulttuurien ja yhteisöjen sekä niiden fyysisen ympäristön välisen suhteen.”⁷ Tila ei ole enää pelkkää asutettavaa ympäristöä, kontekstia ajassa tapahtuvalle muutokselle. Tila määrittää ihmisen identiteettiä.⁸ Tutkiessani Pispalan kaupunkitilaa en siis tutki pelkästään fyysistä ympäristöä, vaan sen saamia merkityksiä ja niitä ihmisiä, jotka noita merkityksiä omalla toiminnallaan loivat.

1.1 Kaupunki tutkimuskenttänä – tutkimuskysymys ja aiempi tutkimus

Kaupunki monikerroksisena ja -ulotteisena merkityskenttänä avautuu tulkitsijalleen väistämättä fragmentteina. Yksi kaupunkitutkimuksen haasteista onkin ottaa kohteensa haltuun yhtä aikaa sekä sosiaalisena että fyysisenä ympäristönä.⁹

Tutkin Pispalan avointa kaupunkitilaa vuonna 1945 hyväksytyn alueen asemakaavan ja vuonna 1978 vahvistetun asemakaavan välisenä aikana. Aikaan löivät leimansa niin sotien jälkeinen niukkuus, väestönkasvu ja siihen liittynyt asuntopula kuin myöhempi talouskasvu, hyvinvointivaltion rakentaminen ja modernisaatio. Päättökysymykseni on, millaisia merkityksiä Pispalan avoimelle kaupunkitilalle muodostui 1900-luvun puolivälissä? Tähän vastatakseni jaan käsittelyn kahden alakysymysryppään ympärille. Ensinnäkin on tarkasteltava sekä tilan suunnittelupuolta että sen käyttäjien kokemuksia: Mitä arvoja päättäjät ajoivat kaupunkisuunnittelulla ja miten nämä

⁶ Lamberg 2010, 4.

⁷ Ibid.

⁸ Ibid.

⁹ Lento & Olsson 2013, 7.

toteutuivat käytännössä? Miten tilan käyttäjät kokivat elinympäristönsä ja miten he sitä muokkasivat? Toisaalta kaupunkia on syytä lähestyä fragmentteina, eikä yrittää ahmia koko avointa kaupunkitilaa kerralla. Minkälaiseksi katujen ja teiden rooli nähtiin ja koettiin Pispalan ahtaassa ympäristössä? Mikä merkitys viheralueilla ja urheilukentillä oli suunnittelussa ja asukkaiden viihtymisessä? Tarvittiinko toreja ja aukioita? Miten Pispalan maisema koettiin aikana, jolloin kaupungistuminen kiihtyi ja toisaalta maaseutu alkoi työntyä kauemmaksi kaupungeista, mutta toisaalta näiden kahden raja alkoi hälvetä? Sosiaalisen puolen kuvaamisen lisäksi on tutkittava tila otettava huomioon myös fyysisenä ympäristönä. Rakennettu (fyysinen) tila toimii tilallisena leikkauspisteenä, jossa kulttuurinen konteksti, käyttäjä, aiemmat tilalliset kokemukset ja rakennus itse kohtaavat.¹⁰ Näissä sosiaalisen ja fyysisen kohtaamisissa syntyy jännite, joka toimii tutkimuskysymykseeni vastaamisen perustana.

Tutkielman aikarajaus sijoittuu siis vuosien 1945 ja 1978 välille. Kuitenkin mikäli tutkimuskysymys niin vaatii, nostan esiin asioita myös tämän rajauksen ulkopuolelta. Tämä on perusteltavissa sillä, että tutkimuskohteeni rajaamisen kannalta tilallinen näkökulma on vähintään yhtä tärkeä kuin ajallinen. Historiantutkimuksessa aika ja aikarajaus ovat luonnollisesti tärkeitä, mutta aikaa ei tule nähdä ensisijaisena tilaan nähden. Massey onkin valitellut, kuinka tutkimuksessa tila nähdään usein alisteisena ajalle, edellisen edustaessa staattisuutta ja jälkimmäisen dynaamisuutta.¹¹ Tilan käsitteeseen tartutaan laajemmin seuraavassa alaluvussa. Tilallisesti tutkimuskohteeni rajautuu Pispalan kaupunginosaan, joka käsittää Ala-Pispalan, Ylä-Pispalan, Tahmelan ja Santalahden alueet. Nämä myös muodostivat Pispalan kaavoitettavan alueen. Ajallinen ja tilallinen rajaus kulkevat käsi kädessä.

Tieteellinen viitekehys, johon tämä tutkielma sijoittuu, koostuu kaupunkitutkimuksesta, tarkemmin kaupunkihistoriasta, ja tilan tutkimuksesta. Tilan tutkimuksen puolelta on nostettava esiin ranskalaiset klassikot, Lefebvren *The Production of Space* ja Gaston Bachelardin *Tilan poetiikka*, jotka ovat muokanneet käsitystäni tilasta ja avanneet uusia näkökulmia. Filosofin Lefebvre pyrki 1970-luvun puolivälissä julkaistussa teoksessaan rakentamaan kokonaisvaltaista teoriaa tilan tuottamisesta ja yhdistämään tilan fyysisen ja sosiaalisen puolen sekä teorian ja käytännön. Hänen mukaansa epistemologis-filosofinen ajattelu ei ole pystynyt luomaan perustaa tilan tieteelle. Tutkimus on

¹⁰ Saarikangas 2002, 49.

¹¹ Massey 2008, 14.

tuottanut ainoastaan tiedon fragmentteja tilasta, luetteloita siitä, mitä tilassa on ja kenties tilaan liittyvää diskurssia. Tämä tilan tiedon pirstaleinen luonne on antanut meille kuvauksia lukuisista eri tiloista, luonnon fyysisestä tilasta kirjailijoiden ja taiteilijoiden enemmän tai vähemmän abstrakteihin tiloihin.¹² Tilan tiedettä ei ole tähän päivään mennessä vielä Lefebvren tarkoituksessa kehitetty, mutta tilalliset ilmiöt ja lähestymistavat ovat yleistyneet tutkimuksessa. Tiedon fragmenteista, jollaisen tämäkin tutkielma tarjoaa, on kehittynyt moniulotteinen kuva tilasta ja sen tutkimuksesta.

Myös noin 20 vuotta ennen Lefebvreä kirjoittanut Bachelard näki tilan hyvin samalla tavalla, enemmän kuin neutraalina geometrisen mittaamisen kohteena. Hänen metodologiansa – fenomenologia, poeettinen uneksinta ja sen kautta tuotetut poeettiset kuvat – on kuitenkin hyvin erilainen omaani ja moneen muuhun tilan tutkijaan verrattuna. Bachelard kuvaa tutkimussuuntaansa topofiliaksi, jonka ”tarkoituksena on määrittää omistettujen tilojen, vihamielisiä toimia vastaan puolustettavien tilojen ja rakastettujen tilojen inhimillinen arvo.”¹³ Hänelle eletty tila ei tarkoita tilan elämistä sen tosiasiallisuudessa, vaan kuvittelun kautta, mitä määrittää väistämättä puolueellisuus. Tila on henkilökohtaista. Kuvittelu rikastuttaa itseään uusilla kuvilla ja *Tilan poetiikassa* hän haluaakin tutkia ”nimenomaan kuvittelun olemisen rikkautta.”¹⁴ Lefebvren korostaa Bachelardin ajattelussa asumuksen merkitystä, mikä näennäisuskonnollisena muodostaa lähes absoluuttisen tilan. Hänen mukaansa Bachelardin kirjoitusten tärkeyttä ja vaikutusvaltaa ei käy kiistäminen.¹⁵

Zygmunt Baumanin *Notkea moderni* ja Massey'n *Samanaikainen tila* voidaan nähdä asettuvan samaan traditioon Bachelardin ja etenkin Lefebvren kanssa. Masseylle tilan ja ajan käsitteellistämisen tapamme on hyvin tärkeä osa ajatteluamme, eikä vain teorioiden muodostuksessa, vaan myös harkitussa poliittisessa osallistumisessa. Siitä huolimatta käsityksemme tilasta ja paikasta jäävät usein julkilausumattomiksi tai jopa sivuutetaan. Tilan diskurssien ymmärtäminen on tärkeää, sillä ne ovat suuressa roolissa monissa akuuteissa nykypäivän kysymyksissämme, joita muun muassa globaalistuminen ja väitteet tilallisesta yhdenmukaistumisesta nostavat esiin.¹⁶ Lefebvren esittämä ajatus, jonka mukaan ”sosiaalinen ja

¹² Lefebvre 1991, 7–8.

¹³ Bachelard 2003, 65.

¹⁴ Ibid., 66.

¹⁵ Lefebvre 1991, 121.

¹⁶ Massey 2008, 13–14.

tilallinen ovat erottamattomia ja sosiaalisen tilallisella muodolla on kausaalista vaikuttavuutta” on Massey’n mukaan nykyään etenkin sosiologiassa ja maantieteessä hyväksytty yhä laajemmin.¹⁷ Omalta osaltani pyrin tuomaan tätä ajattelua myös kaupunkihistorian kentälle. Tilallinen ja ajallinen ovat yhtä lailla toisistaan erottamattomia, mikä on historiantutkimuksessa otettava huomioon.

Ei sovi unohtaa Kirsi Saarikangasta, jonka eletyn tilan määritelmä toimii tutkielman teoreettisena pohjana. Hän tarkastelee artikkelissaan *Merkityksellinen tila: lähiöasuminen arkkitehtuurin, asukkaiden, menneen ja nykyisen kohtaamisena* tilan ja sen käytön merkityksiä, jotka ovat yhtä aikaa sekä yksityisiä, että tilan käyttäjien yhdessä kulttuurisesti jakamia.¹⁸ Rakennettua ympäristöä ei tule lähestyä vain visuaalisesti, vaan se tuottaa merkityksiä niin aistimellisesti, materiaalisesti, symbolisesti kuin sosiaalisesti. Arkkitehtuurilla on arvoa monumenttina, mutta todellisen merkityksensä se saa vasta käyttäjien ja rakennusten kohtaamisessa. Lähtökohtana on se, että asuinympäristö ja asukkaat ovat jatkuvassa vuorovaikutuksessa. Tällöin sekä tila että käyttäjät muotoutuvat yhä uudelleen ja uudelleen. Rajattu fyysinen tila ei koskaan ole vain yksi tila, vaan yhteen tilaan sisältyy monia tiloja. Tämä tarkoittaa myös sitä, kuten Saarikangas toteaa Lefebvrea mukailleen, ettei ole olemassa yhtä sosiaalista tilaa, vaan yksi tila sisältää aina useita sosiaalisia tiloja.¹⁹

Tilan vuorovaikutteiseen suhteeseen itsensä ja käyttäjän välillä palataan tarkemmin seuraavassa alaluvussa. Tässä vaiheessa voin kuitenkin todeta, kuten edellä on jo käynyt ilmi, että tutkielmani sijoittuu jatkumoon, joka näkee tilan vuorovaikutteisena ja dynaamisena, ei staattisena ja jäykkänä. Tila saa merkityksensä sen käyttäjiltä, mutta samanaikaisesti käyttäjät joutuvat määrittämään itsensä uudelleen suhteessa tilaan. Timo Kopomaa on tiivistänyt hyvin tässäkin tutkielmassa käytettävän suhtautumisen tilaan: ”Kaupunkitilan käyttöjen tutkimuksessa urbaanit ulkotilat eivät ole vain fyysisiä avoimia tiloja tai paikkoja, lokaliteetteja, joihin liittyvät tietyt sosiaaliset rakenteet, vaan kyse on myös *prosessista*, jossa tilat ja paikat rakentuvat toisiaan seuraavien ja toisiinsa sidoksissa olevien käyttöjen ja käytäntöjen kautta.”²⁰

Kaupunkitilan ja kaupunkihistorian puolelta haluankin mainita Kopomaan *Tori – marginaali – haastava kaupunki – Tilatapauksia julkisten ulkotilojen käytöstä ja reunimmaisista käytännöistä*, joka

¹⁷ Massey 2008, 41.

¹⁸ Saarikangas 2002, 48.

¹⁹ Ibid., 48–49 & 56.

²⁰ Kopomaa 1997, 18

on vaikuttava teos kotimaisessa avoimen kaupunkitilan tutkimuksessa. Hän lähestyy tilaa sen käytön ja sille muodostuneiden käytäntöjen kautta. Kuten tässä tutkielmassa, myös hänen tutkimuskohteenaan on nimenomaan julkinen, avoin kaupunkitila. Tilan merkitysten muodostumisen kannalta avoimuus on tärkeää siksi, että se tarkoittaa tilan kollektiivista käyttömahdollisuutta. Avoimuudessa on Kopomaan mukaan kyse ”paikkojen saavutettavuudesta eli kaupunkitilan yhteisestä ja yleisestä käyttömahdollisuudesta paikkojen markkinoilla.”²¹ Avoin kaupunkitila on tällöin lähtökohtaisesti demokraattista ja merkityksille avointa ja vastaanottavaista. Kuitenkin monet lait ja säännökset rajoittavat oikeutta käyttää avoimia julkisia tiloja. Esimerkiksi kaduilla liikkumisen rajat esitetään usein merkeillä ja symboleilla, kuten läpikulkukielloilla. Lisäksi ei-toivotut henkilöt, kuten historian saatossa köyhät, mielenvikaiset tai rikolliset, saatetaan leimata tai pyrkiä sulkemaan ulos avoimesta tilasta. 1700-luvulta lähtien kehittyi ajatus, jonka mukaan kaupunki tulee rakentaa siten, että se mahdollistaa yhteiskunnallisen järjestyksen ylläpidon.²²

Merkittävää työtä on tehnyt myös Peter Clark, jonka toimittama teos *The European City and Green Space – London, Stockholm, Helsinki and St Petersburg, 1850–2000* ja hänen yhdessä Marjaana Niemen ja Jari Niemelän kanssa toimittamansa artikkelikokoelma *Sport, Recreation and Green Space in the European City*, ovat tuoneet viheralueiden tutkimusta kaupunkihistorian kenttään. Ensin mainitun teoksen johdannossa Clark ja Jussi S. Jauhiainen väittävät eurooppalaisten kaupunkien ”vihertymisen” olevan yksi laajimmista, tärkeimmistä ja kiistanalaisimmista moderneista urbaaneista kehityskuluista.²³ Viheralueet eivät kuvaa vain kaupunkien sisäisiä fyysisiä, ekologisia tai sosiaalisia muutoksia, vaan niiden tutkiminen auttaa ymmärtämään kaupunkien keskinäistä vuorovaikutusta.²⁴ Esimerkiksi puistojen suunnittelu ja sen taustalla vaikuttaneet ideologiat olivat hyvin kansainvälisiä ja kaupungit, kuten Tampere, pitivät viheralueita kilpailuvaltteina toisiin kaupunkeihin nähden, kuten tulemme myöhemmin huomaamaan. Nämä tutkimukset, kuten suuri osa suomalaisesta kaupunkitilan tutkimuksesta, keskittyvät pääasiassa pääkaupunkiseudulle ja yksi tutkielmani tavoitteista onkin laajentaa tätä tutkimuskenttää. Tässä mainitut tutkijat ja teokset ovat osa sitä kontekstia, johon tutkielmani sijoittuu ja jonka piirissä tapahtuvaan keskusteluun se osallistuu. Olen tuonut esiin tässä vain muutamia nimiä, vaikka myös monet muut olisivat ansainneet maininnan.

²¹ Kopomaa 1997, 11.

²² Ibid., 29.

²³ Clark & Jauhiainen 2006, 1.

²⁴ Ibid., 3.

Marjatta Hietalan mukaan historiantutkijan ei ole helppo kuvata metodologiaan. Hän kertoo tästä esimerkin, jossa "eräältä historian professorilta kysyttiin, mikä on hänen tutkimusmetodinsa ja hän vastasi: 'jokaisella on omansa, minulla on omani'".²⁵ Metodiani kuvaa parhaiten se, että pro gradu - tutkielmani on luonteeltaan laadullinen, metodiltaan historiallis-kvalitatiivinen.²⁶ Laadullisesta tutkimuksesta runsaasti kirjoittaneen Pertti Alasuutarin mukaan historiallista tutkimusta on kuvailtu ideografiseksi nomoteettisen sijaan. Yleisten lainalaisuuksien sijaan historian tutkimuksessa keskitytään yksittäisten tapahtumaketjujen tai ilmiöiden selittämiseen. Yksittäistapauksiin tai ilmiöihin keskittyminen ei kuitenkaan tarkoita sitä, että päätelmät olisi rajattavissa vain ja ainoastaan tutkittuun aineistoon. Selitysmalli voi sopia myös toisenlaisten tapausten tarkasteluun tai ainakin auttamaan niiden ymmärtämisessä.²⁷ Ymmärtäminen onkin yksi historiantutkimuksen tärkeimmistä päämääristä. Jorma Kalela kuvaa ymmärtämistä tutkimuskohteen kanssa tapahtuvaksi keskusteluksi. Tutkimuskohde on keskustelukumppani, "jonka kanssa väitellään kunnes on päästy molempia osapuolia tyydyttävään lopputulokseen."²⁸ Tutkijan etiikan kannalta tämä tarkoittaa sitä, että oikeuden tekeminen tutkimuskohteelle on mahdollista vain, jos sitä kuulee ensin.²⁹ Tässä keskustelussa tutkimuskohteen kanssa käytän kvalitatiivisen aineiston ja päättelyn tukena myös jonkin verran kvantitatiivista informaatiota. Lähteitä yhdistelemällä ja tulkitsemalla pyrin muodostamaan tutkimusaiheestani mahdollisimman yhtenäisen ja monipuolisen kuvan. Tutkielman metodin pääpaino on siinä käsitteellisessä viitekehyksessä, jonka seuraavaksi rakennan.

²⁵ Hietala 2001, 21

²⁶ Ibid., 23.

²⁷ Alasuutari 1999, 39.

²⁸ Kalela 2000, 233.

²⁹ Ibid., 234.

1.2 Tila tutkimuskohteena – tutkielman keskeiset käsitteet

*Kaupunki monikerroksisena ja -ulotteisena merkityskenttänä avautuu tulkitsijalleen väistämättä fragmentteina.*³⁰

Tutkielman keskiössä on tilan käsite. Tila on sosiaalista ja dynaamista, ei paikallaan olevaa, staattista maisemaa. Massey sanoin "tila muodostuu samanaikaisesta olemassaolostamme ja keskinäisistä suhteistamme."³¹ Tutkittaessa rakennettua ympäristöä on tärkeää ymmärtää, ettei tuo tila automaattisesti muotoudu sellaiseksi kuin se on suunniteltu, eikä se välttämättä edusta niitä arvoja, joita sen suunnittelijat ovat halunneet ajaa. Tilan tutkimuksessa tutkimuskohdetta onkin hedelmällistä lähestyä ympäristön ja käyttäjän vuorovaikutuksen näkökulmasta. Tarkastelen lähdeaineistoa eletyn tilan käsitteen kautta. Saarikangas määrittelee eletyn tilan seuraavasti:

Tilan käyttöä voi lähestyä vastavuoroisena prosessina, jossa tila muovaa käyttäjiä ja käyttäjät tilaa. Näissä rakennetun ja sosiaalisen kohtaamisissa syntyy eletty tila, joka on eräänlainen välissä oleva ja jatkuvasti muuttuva sekä-että -tila. Siinä yhdistyvät rakennetun ympäristön merkitykset ja ihmisten kokemukset ympäristöstä, mutta se on enemmän kuin kumpikaan niistä yksinään.³²

Tilalle muodostuu tällöin merkityksiä ja ajan myötä merkitysten kerrostumia. Merkitysten luominen on dynaaminen prosessi, joten tilan saamat merkitykset eivät ole ympäristön rakennusvaiheessa siihen lopullisesti valettuja. Eletyn tilan ajatuksessa korostuu merkitysten paikantuneisuus, ruumiillisuus ja jatkuvasti muuttuva luonne. Tila on koko ajan liikkeessä. Kuten jo alussa totesin, rakennettu tila toimii tilallisena leikkauspisteenä, jossa kulttuurinen konteksti, käyttäjä, aiemmat tilalliset kokemukset ja rakennus itse kohtaavat.³³

Merkitysten kerrostuneisuus ja ristiriitaisuus on usein yhdistetty vanhaan historiallisesti kerrostuneeseen kaupunkitilaan tai suunnittelemattomasti rakennettuihin alueisiin, joiden arkkitehtuuri viittaa ja tuo muistoja omasta rakennusajankohdastaan. Nämä kerrostumat puuttuvat tai ovat vähäisiä sellaisissa moderneissa asuinalueissa kuten metsälähiöissä, joita rakennettiin toisen maailmansodan jälkeen etenkin Helsingin ympärille, ja jotka olivat usein "uusia, neitseelliseen maastoon kerralla rakennettuja kokonaisuuksia."³⁴ Pispala, joka siirtyi kaupunkisuunnittelun piiriin

³⁰ Lento & Olsson 2013, 7.

³¹ Massey 2008, 15.

³² Saarikangas 2002, 49.

³³ Ibid., 49 & 55.

³⁴ Ibid., 49–53.

vuoden 1937 alueliitoksen myötä, oli puolestaan jo hyvin pitkälle rakennettu, joten merkityksiä ja näiden kerrostumia oli alueelle ja sen osiin jo ehtinyt muodostua.

Tila on hyvin laaja käsite ja sitä on syytä tarkentaa ja rajata keskittymällä tutkimusongelman kannalta olennaisiin tilan muotoihin. Tutkin tarkemmin sanottuna avointa kaupunkitilaa. Zygmunt Bauman määrittelee kaupungin täydentämällä Richard Sennettin muotoilua, jonka "mukaan kaupunki on 'ihmisten yhteisö, jossa on todennäköistä, että toisilleen vieraat ihmiset kohtaavat'", lisäämällä, "että toisilleen vieraat ihmiset kohtaavat nimenomaan tuntemattomina eivätkä tutustu satunnaisen, yhtä äkisti loppuvan kuin alkaneenkin kohtaamisen aikana."³⁵ Vaikka määritelmän voi hyvin perustein väittää soveltuvan paremmin suurkaupunkien, metropolien, käsittelyyn kuin 1900-luvun puolivälin Tampereen ja tarkemmin sen yhden kaupunginosan, Pispalan, tutkimiseen, valottaa se hyvin kaupunkitilan luonnetta. Vieraus tuo mukanaan turvattomuutta, mihin on osaltaan pyritty vaikuttamaan juuri avoimella kaupunkitilalla, joka tarjoaa avaruutta ja näkyvyyttä, mahdollisuuden parempaan hallintaan. Puistot tarjoavat hyvän esimerkin tästä. Kopomaa on kirjoittanut Michel Foucaultia mukaillen puiston tekevän ihmisen "tottelevaiseksi ja tunnettavaksi."³⁶

Eletyn tilan käsite sopii erittäin hyvin kaupungin tarkasteluun, sillä kaupungit ovat suurelta osin rakennettua ympäristöä. Yi-Fu Tuan kirjoittaa, miten kaupunki kuvastaa kaikessa sen taustalla työskennellyttä mieltä. Sekä rakennukset että jalkakäytävät ovat laskelmoinnin ja mielikuvituksen tuotteita.³⁷ Tilan tuottamisen ajatus toimii vahvana eletyn tilan käsitteessä. Marxilaisuudesta ponnistavalle Lefebvrelle tämän tilan tuottamisessa avainasemassa ovat tuotantovoimat, joskaan muutokset jälkimmäisissä eivät suoraan determinoi muutoksia edellisessä. Niin ryhmien toiminta kuin tiedon, ideologioiden ja representaatioiden alueen osatekijät vaikuttavat tilan muodostumiseen.³⁸ Tila on meidän aiempien tekojemme lopputulema, joka puolestaan toisaalta mahdollistaa tietyt uudet teot ja toisaalta kieltää toiset.³⁹ Massey seuraa Lefebvren ajattelua, jonka mukaan tila tuotetaan sosiaalisissa suhteissa, ja on täten jatkuvan tuottamisen kohteena.⁴⁰ Kaupunkitila, jossa sen tiheyden ansiosta erilaisia sosiaalisia kohtaamisia (niin ihmisten kuin ei-ihmisten) tapahtuu kaikkialla ja jatkuvasti,⁴¹ on keskeytymättömän tuottamisen kohteena ja täten

³⁵ Bauman 2002, 116.

³⁶ Kopomaa 1997, 30.

³⁷ Tuan 1989, 102.

³⁸ Lefebvre 1991, 77.

³⁹ Ibid., 73.

⁴⁰ Massey 2008, 15.

⁴¹ Ks. esim. Clark 1982, 17–18 & Lento & Olsson 2013, 12.

sen merkitykset voivat muuttua hyvinkin nopeasti.

Tilan ja ajan suhdetta määrittää keskinäisriippuvuus. David Harveyn mukaan tila tulee ymmärtää toiminnan fyysisen kehikon sijaan jatkuvana liikkeenä fyysisen, sosiaalisen, ekologisen ja poliittis-taloudellisen elämän muodostuksessa. Tila on paitsi materiaallinen, niin myös mentaalinen rakennelma.⁴² Dynaamisuus merkitsee sitä, että siihen liittyy välttämättä myös ajallinen elementti. Massey toteaa, että vaikka tilallisuus ja ajallisuus ovat erilaisia, ei toista voi käsitteellistää vain toisen puuttumiseksi, ja että tarkastelussa ei ole edes mahdollista valita vain joko tilaa tai aikaa.⁴³

Eletty tila pohjautuu pitkälti Lefebvren ajatteluun, jota Edward W. Soja on omissa kirjoituksissaan jalostanut edelleen. Tämän ajattelutavan mukaan tilaa voi lähestyä kolmella eri tavalla: ensinnäkin empiirisesti määriteltynä havaittuna tilana, toiseksi kuviteltuna tilana tai tilan representaatioina, mikä korostaa ei-materiaalista tilaa, kuten mielikuvia, ideologioita tai ajatuksia tilasta. Kolmas ja viimeinen lähestymistapa yhdistää kaksi edellistä, mutta ei ole pelkästään näiden summa, vaan pitää sisällään paljon enemmän kuin mitä voimme koskaan tietää. Tällöin tilaa tarkastellaan elettyinä tilana, jonka käsitteen rinnalla Soja käyttää kehittämäänsä termiä kolmas tila (thirdspace). Soja korostaakin, että eletty, kolmas, tila ei ole mikään tietyn tyyppinen tila, vaan mahdollisimman laaja-alainen näkökulma ja tapa tarkastella mitä tahansa tilaa. Tila ei ole koskaan täysin tiedettävissä ja tyhjentävästi käsitteellistettävissä.⁴⁴ Kaupunkitilan ja sen suunnittelun kannalta tämä tarkoittaa sitä, ettei ole mitään pysyviä kaupunkisuunnittelun lakeja, ainoastaan suuntauksia. Soja ei kuitenkaan pidä sitä huonona asiana, ettemme voi koskaan käsittää tilaa täysin, vaan sen pitäisi kannustaa tutkijoita hyppäämään rohkeasti eri tutkimusalueille ja mukautumaan erilaisiin olosuhteisiin.⁴⁵

Puistojen ja muiden viheralueiden lisäksi otan analyysiini mukaan myös muut avaruutta ja näkyvyyttä tarjoavat kaupunkitilat: kadut, aukiot, torit ja urheilutilat. Näin eletyn tilan käsitteen avulla on mahdollista muodostaa kattava kuva Pispalan avoimesta kaupunkitilasta tutkittavana ajanjaksona. Tässä tutkielmassa avoin kaupunkitila ymmärretään Kopomaan tavoin "rakentamattomaksi ulkotilaksi kaupunkimaisella alueella."⁴⁶ Ideaalitapauksessa siinä "toteutuu vapaa, spontaani käyttö, toiminta, liike tai visuaalinen havainnointi ja joka samalla on kontrolloitu."⁴⁷

⁴² Harvey 2001, 223.

⁴³ Massey 2008, 57–58.

⁴⁴ Soja 2014, 177.

⁴⁵ Ibid.

⁴⁶ Kopomaa 1997, 21. Rakentamattomalla tarkoitetaan tässä lähinnä rakennuksista vapaata, täten avointa tilaa.

⁴⁷ Ibid.

Tämä tila on julkista, yleistä ja yhteistä, kaikille saavutettavissa ja yhdessä käytettävissä. Se on myös eräänlainen kollektiivihyödyke, jota käyttäjät voivat jaetusti ja yhdessä kuluttaa.⁴⁸ Tutkimuskohteeksi tarkentuu tällöin Pispalan eletty, avoin kaupunkitila.

Avoin tila ja sen merkitys psyykelle oli vallalla olleen arkkitehtonisen tyyliuunnan, funktionalismin ja sen suomalaisten kasvojen, Alvar Aallon, kantavia ajatuksia.⁴⁹ Funktionalismi syntyi ensimmäisen maailmansodan jälkeen vastauksena haasteeseen luoda "väljempi kaupunkitila parempien hygieenisten ja sosiaalisten olojen luomiseksi."⁵⁰ Funktionalismi saapui Suomeen 1920-luvun lopulla, mutta vakiinnutti asemansa vasta toisen maailmansodan jälkeen, niukkuuden aikana. Tyyliuunnan, tai pikemminkin ideologian, lähtökohtana oli aktiviteettien sijoittuminen modernissa kaupungissa. Le Corbusier, yksi funktionalismin tunnetuimmista sanansaattajista, nosti esiin neljä keskeisintä aktiviteetteja muodostavaa toimintoa, jotka ovat asuminen, työnteko, liikkuminen sekä kehon ja mielen kultivoiminen. Asuinalueet pyrittiin luomaan kokonaisuudessaan sosiaalisesti oikeudenmukaisiksi, esimerkiksi katujen piti olla samanarvoiset kaikkiin suuntiin, nähtävissä joka suunnalta. Jäykän korttelirakenteen korvasi asumishygienian korostaminen, talojen sijoittaminen niin, että niihin tuli tarpeeksi puhdasta ilmaa ja valoa. Yksityisomistus joutui myös suurennuslasin alle ja vaadittiin jopa "kaiken urbaanin maan siirtämistä julkiseen omistukseen."⁵¹ Pispalan tapauksessa julkinen suunnittelu ja tonttimaan yksityisomistus joutuivat korostetusti törmäyskurssille, sillä käytännössä kaikki tonttimaa oli yksityisomistuksessa.⁵²

Koska tutkielmassa esiintyy aika ajoin myös paikan (place) käsite, on syytä tehdä ero sen ja tilan (space) välille. Paikat ovat rajattuja alueita, joiden luonne muotoutuu sen mukaan, mitä niiden rajojen sisäpuolella sijaitsee, ja mikä niiden sijainti on moninaisten yhteyksien verkostoissa. Tähän liittyy myös ilmiö "paikan tunteesta", sen identiteet(e)istä.⁵³ Tila puolestaan on laajempi kokonaisuus, sosiaalisen ulottuvuus. Massey kuvaa tilaa "tähän asti kirjoitettujen tarinoidemme samanaikaisuudeksi."⁵⁴ Muita tutkielman kannalta merkityksellisiä käsitteitä ovat hyvinvointivaltio sekä aseveliakseli. Näitä kuitenkin tarkastellaan lähemmin omissa jaksoissaan luvussa kaksi, joten ne jätettäköön tässä vaiheessa ainoastaan maininnan tasolle. Sotien jälkeinen jälleenrakentaminen

⁴⁸ Kopomaa 1997, 21–22, 27.

⁴⁹ Lento 2006, 202.

⁵⁰ Hirvensalo 2006, 78–79.

⁵¹ Ibid., 71 & 79–80.

⁵² Tammerkoski 1945, 184.

⁵³ Massey 2008, 15 & 24–28.

⁵⁴ Ibid., 15.

sekä hyvinvointivaltion synty olivat merkittäviä kansallisia projekteja, jotka muokkasivat henkistä ja aineellista ympäristöä. Tätä kehitystä ja sen vaikutusta Tampereeseen paikallistasolla on vaikeaa ymmärtää ilman perehtymistä kaupungin paikalliseen hallintatapaan, sen dynamiikkaan ja tavoitteisiin. Hyvinvointivaltio ja sosialidemokraattien ja kokoomuksen aseveliaxseli muodostavat kontekstin, jonka puitteissa Pispalan asemakaavojen sekä eletyn tilan tarkastelu tapahtuu.

1.3 Asemakaavat ja muistelmat – tutkielman aineisto

Vaikka lähihistorian lähdeaineisto on laajempi kuin esimerkiksi keskiaikaa tutkivalla historioitsijalla, lähimenneisyyden tutkija on jatkuvassa epävarmuuden tilassa, sillä hän tietää myöhempien tutkimusten mahdollisesti kumoavan liian aikaisin esitetyt teesit uusien aineistojen perusteella.⁵⁵

Kalela painottaa teoksessaan *Historiantutkimus ja historia*, ettei lähteen tehtävää tule ottaa annettuna. Päätelmät ovat tutkijan tekemiä, eivät lähteisiin kirjoitettuja. Ja vaikka joissain harvoissa tapauksissa päätelmät olisivatkin suoraan lähteissä, on niihin suhtauduttava kriittisesti. Historiantutkijalle lähteet ovat useimmiten inhimillisen toiminnan jälkiä, eikä aina ole selvää minkälaisen toiminnan jälkiä lähteet milloinkin ovat.⁵⁶ Tässä tutkielmassa, jossa tarkastellaan tilan saamia merkityksiä, on tärkeää jäsentää minkälaisista merkityksistä mitkäkin lähteet kertovat. Mikä on lähteen positio, kuka tai mikä taho sen on tuottanut ja kenelle? Ylitulkintaa on vältettävä, mutta tulkinnalta ei voi välttyä, sillä ”historiantutkijan todistuskappaleet ovat kyllä konkreettisia, mutta ne ovat mykkiä.”⁵⁷ Lähteen tulkintaan kuuluu myös se, että tutkijan on arvioitava sen pätevyyttä todisteena. Tämä tapahtuu selvittämällä, minkä jälki lähde on.⁵⁸ Lähde on tällöin itsessään päätelmä, joka syntyy tutkimusprosessin aikana.

Koska tutkin tilaa sekä sen suunnittelijoiden että käyttäjien näkökulmasta, on aineisto valittava niin, että pystyn muodostamaan johdonmukaisen kuvan molempien osalta. Päälähdeaineistonani toimii yhtäältä Ylä-Pispalan, Ala-Pispalan, Tahmelan ja Santalahden kaupunginosien asemakaavaehdotus

⁵⁵ Henriksson & Kastari 2001, 136–137.

⁵⁶ Kalela 2000, 94–95.

⁵⁷ Ibid., 95.

⁵⁸ Ibid, 96–97.

vuodelta 1945,⁵⁹ jota täydentää toisen asemakaavan suunnittelijan, Paavo H. Salmisen Tammerkoski-lehdessä ilmestynyt artikkeli *Pispalan uusi asemakaava*. Toisena lähdeaineistona on vuonna 1978 vahvistetun Pispalan asemakaavan suunnitteluraportti vuodelta 1970 ja yleisselostus vuodelta 1976, sekä siihen liittyvät artikkelit, kuten kaavaan johtaneen vuoden 1968 pohjoismaisen asemakaavakilpailun antia tarkastellut *Pispalan asemakaavakilpailu antoi hyvän tuloksen*. Tampereen kaavoituksesta yleisellä tasolla kertovat kaupungin asemakaava-arkkitehdin Aaro Alapeuson noin vuosikymmenen välein ilmestyneet artikkelit Tammerkoskessa. Vallalla olevia ajatuksia kaupunkisuunnittelussa ja kaavoituksessa valottavat tutkittavana ajanjaksona ilmestyneet vaikutusvaltaiset teokset, Otto-livari Meurmanin *Asemakaavaoppi* (1947) ja Lewis Mumfordin *Kaupunkikulttuuri* (ilmestyi suomeksi 1949). Nämä edustavat julkisen vallan ja tilan suunnittelijoiden puolta.

Tilan käyttäjien osalta lähdeaineistoni ovat Tammerkoski-lehdessä ilmestyneet artikkelit ja muistelmat Pispalaan liittyen, sekä paikallishistoriikit ja muistelmateokset. Jälkimmäisistä olen tutkielmaani valinnut Kristiina Harjulan *Unelma Pispalasta*, Kirsti Salon ja Sakari Patjaksen toimittaman *Pispalan 20. vuosisata*, Kyllikki Heleniuksen *Pispala – Tampereen Pääkaupunki* sekä Jarmo Janssonin ja Raimo Seppälän *Paluu Pispalaan*. Jälkimmäisen aineisto on kerätty 1960-luvun lopulla, jolloin Pispalan uutta asemakaavaa ryhdyttiin suunnittelemaan. Jansson ja Seppälä osallistuivat kaavoittajien tiedotustilaisuuteen, mikä tarjoaa arvokasta tietoa kaavoittajien aikeista ja yleisön reaktioista. Kaikissa historiikeissa joko kirjoittajat käyttävät omaa muistitietoaan tai ovat haastatelleet Pispalan asukkaita. Näitä lähdeaineistoja analysoimalla ja vertailemalla pyrin rakentamaan mahdollisimman eheän kuvan tutkimuskohteestani, Pispalan avoimesta kaupunkitilasta ja sille annetuista merkityksistä.

Lähihistorian tutkimiseen liittyy joitain ongelmia, joista ensimmäinen on todettu alaluvun aloittavassa lainauksessa. Toinen haaste, jonka Kirsi Henriksson ja Pirkko-Liisa Kastari nostavat esiin on se, että lähdeaineiston tarjoama tieto voi olla lähdekritiikin kannalta melko hataralla pohjalla, koska "riittävää ajallista ja henkistä etäisyyttä tapahtumiin ei ole ehtinyt muodostua."⁶⁰ Nämä haasteet liittyvät suoraan tutkijan eettisiin kysymyksiin ja ne on tiedostettava lähihistoriaa tutkittaessa. Tutkielmani tarkoituksena ei ole tarjota koko totuutta, vaan osallistua keskusteluun

⁵⁹ Tästä eteenpäin viitataan asemakaavaan pääosin ensimmäisen asemakaavan nimellä.

⁶⁰ Henriksson & Kastari 2001, 137.

tuomalla uutta näkökulmaa aiemmin tutkimuksessa vähemmälle huomiolle jääneeseen aihepiiriin. On myös hyvin vaikeaa määritellä, milloin joihinkin tapahtumiin on ehtinyt muodostua riittävää ajallista ja henkistä etäisyyttä. Tämä on viime kädessä jokaisen historian tutkijan itse päätettävä tutkimusongelmaa valitessaan.

Historiantutkijalle oman haasteensa esittää myös muistitiedon käyttäminen, jolla on suuri osa tässä tutkielmassa. Esimerkkejä näistä haasteista ovat esimerkiksi tutkijan kohtaamat kysymykset, tarjoaako lähde totuudenmukaisen kuvan tapahtumista ja mikä on ollut kirjoittajan tai haastateltavan motiivi.⁶¹ Näihin haasteisiin voin vastata samalla tavoin kuin edellisiin. Koska en tutki niinkään sitä, mitä on tapahtunut, vaan miten jokin asia on koettu, ovat tutkimustulokseni väistämättä omia tulkintojani lähdemateriaalista, joille on vaikeaa asettaa totuusarvoa. Ja vaikka lähdekriittisessä ajattelussa muistinvaraista tietoa on pidetty erittäin epäluotettavana, voidaan asia nähdä myös toiselta kantilta. Tärkeää ei tällöin ole se, muistaako muistelijä ”oikein”, vaan mitä voi päätellä siitä, että muistelijä muistaa juuri siten kuin muistaa. Varman tiedon sijaan voidaan tällöin keskittyä hedelmälliseen tietoon.⁶² Tämä myös kuuluu nykyään historiatiedon luonteeseen, sillä ”historia on kirjoittajansa kaltainen, tutkijan tulkinta menneisyydestä.”⁶³

Tutkielma rakentuu seitsemän luvun varaan, joista ensimmäinen ja toinen, johdanto ja kontekstointi ovat luonteeltaan taustoittavia. Johdanto jakaantui kolmeen alalukuun, joista ensimmäisessä esitin tutkimuskysymykseni ja liitin tutkielman sen tieteelliseen viitekehykseen käymällä lyhyesti läpi aiempaa tutkimusta. Toisessa alaluvussa kokosin käsitteellisen viitekehylene, eli avasin tutkielman keskeisiä käsitteitä. Kolmannessa alaluvussa esittelin aineistoni ja pohdin tämän tutkielman tekoon liittyviä haasteita. Toinen pääluku on myös luonteeltaan taustoittava, sillä se asettaa tutkimuskohteen ajalliseen kontekstiinsa käymällä läpi yhteiskunnallista tilannetta 1900-luvun puolivälissä. Huomiota saavat niin Tampereen kunnallispolitiikassa valtaa käyttänyt aseveliakseli kuin valtakunnallisella tasolla kehittynyt hyvinvointivaltioprojekti. Varsinainen tutkimuskohteeseen pureutuminen sijoittuu lukuihin kolmesta kuuteen. Nämä käsittelyluvut on jaettu temaattisesti siten, että jokainen käsittelee yhtä avoimen kaupunkitilan osa-aluetta. Näin vältetään suoraviivaiselta kronologiselta tarkastelulta ja mahdollistetaan lukijalle keskittyminen tiettyyn itseään kiinnostavaan aiheeseen.

⁶¹ Ks. esim. Kostiainen 2001, 78–79. Hän pohtii muistitiedon käytön ongelmia siirtolaiskirjeiden yhteydessä.

⁶² Kalela 2000, 90–91.

⁶³ Autio, Katajala-Peltomaa & Vuolanto 2001, 11.

Luvussa kolme tarkastellaan katuja ja teitä, joilla oli suuri osuus etenkin ensimmäisessä asemakaavassa. Neljäs luku on hieman muita lyhyempi ja keskittyy toreihin ja aukioihin. Luvun lyhyys muihin verrattuna johtuu osittain Pispalalle luonteenomaisesta ahtaudesta, osittain siitä, että vuoden 1945 asemakaavassa keskityttiin muihin tärkeämmiksi koettuihin asioihin, kuten liikennejärjestelyihin. 1970-luvun asemakaavassa aukioille ei enää ollut sijaa. Torit ja aukiot ansaitsevat kuitenkin oman lukunsa, sillä niiden vähäinen määrä tai puuttuminen kertoo tilasta jotain ja lyö siihen tietynlaisen leiman. Luku viisi käsittelee viher- ja urheilualueita, jolloin katsetta on suunnattava myös suunniteltujen alueiden ulkopuolelle, missä tapahtui omaehtoista tilan hyödyntämistä. Kuudes luku toimii hieman aiempia yhdistellen ja tarkastelee maisemaa. Maisemaa ja sen luomaa kuvaa käyttivät tilan suunnittelijat ja päättäjät esimerkiksi argumentoidessaan suunnitelmien puolesta, ja maisema nousee monesti esiin myös Pispalan asukkaiden muisteluissa. Avoimen tilan kannalta maisemalla oli myös suuri merkitys, sillä se toi tiheästi rakennettuun Pispalaan avaruuden tuntua. Viimeisessä luvussa kootaan lyhyesti yhteen päätelmät ja pohditaan kysymyksiä jatkotutkimukselle. Valittu rakenne mahdollistaa tilallisen poikkileikkauksen tekemisen Pispalan kaupunginosasta aikana, jonka kuluessa Tampereen kaupunkiin liittäminen toi alueen modernisoituvan kaupunkisuunnittelun piiriin ja joka näki sen muuttumisen pahamaineisesta syrjäseudusta värikkääksi ja arvokkaaksi osaksi Tampereen kaupunkikuvaa.

2. Aseveliakselin valta-aikaa ja hyvinvointivaltion rakentamista

Kaupungin imusuonet työntyvät aina kauemmaksi. Pispala on jo vallattu kaupungille, hienoimmat hiussuonet tunkeutuvat yhä loitommalle. Kaupunki vetää lakkaamatta uutta voimaa syvältä maaseudun uumenista.⁶⁴

Tampereen väkiluku kasvoi vuosien 1945–1965 aikana keskimäärin yli 3000 asukkaan vuosivauhdilla. Kun vuonna 1940 Tampereen väkiluku oli hieman yli 92000 henkeä, oli se kasvanut vuoteen 1970 mennessä jo yli 158000:een.⁶⁵ Kasvu loi painetta asuntorakentamiselle, sillä tästä vain pieni osa oli alueliitosten mukanaan tuomaa, jo asunnon omaavaa väestöä. Ajanjakson alussa pyrittiin vastaamaan asuntopulaan rajallisin resurssein, sillä sotien jälkeen oli pulaa rakennustarvikkeista. Kun rakennustarvikkeiden säännöstelystä voitiin luopua 1950-luvun kuluessa, oli mahdollista keskittyä myös laadullisiin kysymyksiin. 1960-luvun puoliväliin tultaessa keskimääräisen huoneiston huonekoko oli jo lähempänä kolmea, kun 1940-luvun puolivälissä vastaava luku oli ollut hieman yli kaksi.⁶⁶ Vaikka huonekoon kehityksellä ei ole sinänsä merkitystä tutkielman aihepiirin kannalta, antaa se kuitenkin suuntaa rakennetun ympäristön muuttumisesta Tampereella tutkittavana ajanjaksona. Painopisteen ollessa asunnontuotannossa saattoi jo rakennettujen alueiden, kuten Pispalan, kehittäminen jäädä taka-alalle.

Vuonna 1937 Tampereeseen liitetty, Pohjois-Pirkkalaan kuulunut, Pispala oli rakennettu ilman asemakaavoja ja rakennusmääräyksiä. Liitoksen jälkeinen ensimmäinen asemakaavaehdotus valmistui 1945, mutta sitä jouduttiin uudistamaan ensimmäisen kerran jo vuonna 1950. Viljo Rasilan mukaan huonomaineisen alueen akuutein kaavoittamiseen liittyvä ongelma oli viemäröinnin toteuttaminen.⁶⁷ En kuitenkaan käy tätä puolta asemakaavasta läpi, sillä sitä ei mielletä avoimen kaupunkitilan alaisuuteen, eikä tätä myöskään tutkimassani aineistossa korostettu. Rasila jatkaa ja kirjoittaa, ettei vanhojen rakennusten purkamista asemakaavan ja uusien rakennusten tieltä kuitenkaan lähdetty tekemään, vaikka alueen täyttä uudistamista myös vaadittiin. Pispalan sokkelomainen luonne säilyi, ja se lopulta koettiin myös säilyttämisen arvoiseksi.⁶⁸ Uuden

⁶⁴ Tammerkoski 1938, 94.

⁶⁵ Rasila 1992, 150; Tampereen kaupungin tilastollinen vuosikirja 2010–2011, 24–25.

⁶⁶ Rasila 1992, 150–151.

⁶⁷ Ibid., 133–135.

⁶⁸ Ibid.

asemakaavan yleisselostuksessa todetaankin, että ”Pispalan alue on sekä maastonsa että synty- ja sosiaalihistoriansa erikoislaatuisuuden vuoksi muodostunut oloissamme ainutlaatuiseksi kaupunkimiljööksi.”⁶⁹ Kaavoitus keskittyi tällöin silloista tilannetta kuvaavan ja huomioon ottavan ratkaisun aikaansaamiseen, mikä mahdollistaisi alueen peruskorjaamisen, säilymisen ja olemassa olevaan rakenteeseen sopivan uudisrakentamisen.⁷⁰ Näiden kahden asemakaavan väliseen ajanjaksoon 1940-luvun puolivälistä 1970-luvun puoliväliin mahtuu muutoksia niin valtiotasolla, jolla ryhdyttiin rakentamaan hyvinvointivaltiota kuin paikallistasolla, mitä määritteli aseveliakseliksi kutsuttu sosialidemokraattien ja kokoomuksen yhteistyö. Samaan aikaan taustalla vaikuttivat sekä modernismin järkeä ja tehokkuutta korostava ideologia että funktionalismi arkkitehtonisena tyyliuuntana ja aatejärjestelmänä. Tämän kaiken keskellä on mielenkiintoista tutkia, miten Pispalan avoin kaupunkitila ja kaupunkikuva toisaalta muuttuivat ja toisaalta pysyivät ennallaan, miten tilaa käytettiin ja miten se koettiin.

2.1 Kaupunkisuunnittelun kansallisia ja kansainvälisiä tuulia

*Rakentamisen myötä koko kaupunkikuva muuttui. Tähän muuttumiseen ei vaikuttanut vain se, että rakennuksia tuli lisää, vaan enemmänkin se, että rakennustyyli muuttui kaiken aikaa.*⁷¹

Asemakaava-arkkitehti Alapeuso kirjoitti Tammerkoskessa vuonna 1947 julkaistussa artikkelissaan *Tampereen asemakaavallisia ääriveriivoja*, miten asemakaavoitus oli viimeisten vuosikymmenien aikana kokenut vallankumouksen ja muuttunut aktiiviseksi asemakaavataiteeksi aiemmasta passiivisesta asemakaavataiteesta. Hän kuvailee, kuinka aiemmin suunniteltiin bulevardeja, aukioita ja arkkitehtonisia painopisteitä sinne, minne asutus pyrkii omalla voimallaan kasvamaan.⁷² Modernin arkkitehtuurin vallankumousta kuvaa Aallon puhe Royal Institute of British Architectsissa vuonna 1957, missä hän puhui arkkitehtuurista eräänlaisena taistelulenttänä kadunmiehen elämänlaadun puolesta.⁷³ Uutta suuntaa ennakoivat jo esimerkiksi Eliel Saarisen vuoden 1915 Munkkiniemi-Haaga-suunnitelma. Siinä näkyi Suomessa 1910-luvulla virinnyt keskieuropalaisissa

⁶⁹ KTLV 1976, 27.

⁷⁰ Ibid.

⁷¹ Rasila 1992, 155.

⁷² Tammerkoski 1947, 260.

⁷³ St John Wilson 1994, 84.

kaupungeissa tavattu käytäntö, jossa tilastotietoja ja niihin perustuvia ennusteita liitettiin kaavoitus- ja rakennussuunnitelmiin.⁷⁴

Varhaisempi suunnittelu siis enemmänkin reagoi asutukseen kuin pyrki ohjaamaan sitä. Uudempi kaavoitus pyrki puolestaan

tieteellisin menetelmin väestösuhteita, sosiaalisia oloja, seudun topografiaa, liikennettä, terveydellisiä seikkoja, talouselämän kehitystä, esteettisten seikkojen vaikutusta viihtyisyyteen ym. tekijöitä tutkimalla tietoisesti ohjaamaan yhdyskuntaa mahdollisimman suurta täydellisyyttä kohti, saamaan aikaan ulkonaiset puitteet ihmisen elämäntoimien kitkattomalle sujumiselle.⁷⁵

Kaupunkien kasvaminen vaati aktiivisempaa kaavoittamista, mutta siihen vaikuttivat myös kansainväliset ideologiset virtaukset ja valtakunnallinen lainsäädännön kehitys.

Kaupunkisuunnitteluun vaikutti olennaisesti vuonna 1931 annettu asetus uudesta asemakaavalaista. Se antoi suuntaviivat paikallistasolle kuinka tilaa oli kehitettävä. Esimerkiksi lain ensimmäisen luvun ja toisen pykälän mukaan asemakaavan "tulee tyydyttää liikenteen, terveellisuuden, tulenvarmuuden ja kauneusaistin vaatimukset, sekä yhdyskunnan tilantarve niihin erilaisiin tarkoituksiin, joita yhdyskunnan kehitys edellyttää."⁷⁶ Arkkitehdin ja asemakaavaopin professorin Meurmanin mukaan lain tarkoituksena oli taajaan asuttujen paikkakuntien asemakaavoittaminen "hyvissä ajoin, ennenkuin rakentaminen ehtii tulla liian tiiviiksi ja ennenkuin ahtaan, säännöstelemättömän asutuksen aiheuttamat haitat pääsevät muodostumaan kohtalokkaiksi."⁷⁷ Pispalan tapauksessa tiivis ja säännöstelemätön asetus oli ehtinyt jo muodostua, mikä oli otettava asemakaavoja suunniteltaessa huomioon. Meurman kirjoittaakin, että asemakaavan "tulee mukautua siihen paikkaan ja ympäristöön, luontoon ja ilmastoon, johon se on tarkoitettu."⁷⁸

Meurmanin vuonna 1947 julkaistu teos *Asemakaavaoppi*, joka tarkoitettiin alan oppikirjaksi, kuvaa hyvin kaupunkisuunnittelua ohjanneita arvoja tutkielman ajankohtana. Hän nostaa ajan asemakaavatyön päämääräksi järjeistämisen sekä inhimillisyyden. Kaikki rakennustoiminta ja maan käyttö oli tuotava rationaalisen asemakaavan alaisuuteen. Asemakaavoituksen inhimillisuus

⁷⁴ Häyrynen 1994, 62.

⁷⁵ Tammerkoski 1947, 260.

⁷⁶ Suomen asetuskokoelma 1931, asetus n. 145, 331.

⁷⁷ Meurman 1947, 14.

⁷⁸ Ibid., 12.

puolestaan tarkoitti, että ihmisten elämisen olot tuli järjestää asuinpaikasta riippumatta mahdollisimman tyydyttäväksi, "niin että ympäristö ja kotiseutu muovautuisivat ihmisen elämäntapahtumain viihtyisäksi ja sopusuhtaiseksi kehykseksi."⁷⁹ Saarisen mukaan kaupunkisuunnittelun tulee noudattaa arkkitehtuurin peruslakeja – kuvastumista, yhteensopeutumista ja elimellisyyttä – ja toteuttaa ihmisen parasta, niin aineellisesti kuin henkisesti.⁸⁰ Suunnittelun ja rakentamisen funktionaalisuuden tavoittelua kuvastaa hyvin myös Le Corbusierin vaatimus, jonka mukaan kaupungin tulee olla työkalu, joka toimii elämän ja käytännön ehdoilla.⁸¹ Funktionalismin periaatteet sopivat hyvin yksin aikakauden politiikkaa hallinneen koalition, aseveliakselin, tavoitteisiin. Sosialidemokraattien ja kokoomuksen muodostaman rintaman pyrkimyksenä oli tehdä Tampereesta moderni, tehokas teollisuuskaupunki. Talouskasvu ja siihen liittynyt optimismi sekä edistivät tätä projektia että loivat sille legitimitettä.⁸² Miten nämä päämäärät näkyvät etenkin Pispalan ensimmäisessä asemakaavassa, joka syntyi lähellä funktionalismin kulta-aikaa Suomessa? Jos Pispalan näkee työkaluna, minkä ehdoilla se toimi? Pispalasta pyrittiin tekemään mallikelpoinen asuinalue, mutta samalla se oli osa suurempaa kokonaisuutta, Tampereen kaupungin laajenemista.

Funktionalismin lisäksi rakentamiseen vaikutti vaikeasti määriteltävä modernismin ideologia. Mirja Sassi kirjoitti vuonna 1985 modernismin murtumisesta ja kritisoi sitä, miten edellisen vuosikymmenen rakentaminen oli toistanut väsyneesti modernismin ajatusmaailmaa.⁸³ Tämä 1900-luvun alussa syntynyt koko kulttuurikenttään vaikuttanut ismi oli siis edelleen voimissaan Pispalan toisen asemakaavan suunnittelun aikoihin. Modernismi ei muodosta yhtenäistä aatesuuntaa, vaan sen tulkinta on hyvin subjektiivista. Erilaisia määritelmiä yhdistävät kuitenkin yhteiset tausta-ajatukset ja arvot. Näitä ovat tekniikan, käytännöllisyyden, tehon ja järjen korostaminen.⁸⁴ Christopher Butler korostaa arkkitehtuurin merkitystä, sillä se on jäänyt meille tuosta aikakaudesta ja määrittää sitä. Hän nostaa esiin Bauhausin arkkitehtuurin ja muotoilun ja kirjoittaa, miten se oli kiinnostunut etenkin ihmisen ja koneen suhteiden muutoksesta. Taidekoulun professori Laszlo Moholo-Nagy totesi 1920-luvulla teknologian muodostavan meneillään olevan vuosisadan todellisuuden; koneen käyttäminen on korvannut aiempien aikakausien transendentiaaliseen

⁷⁹ Meurman 1947, 9.

⁸⁰ Ibid., 75.

⁸¹ Ibid., 68–69.

⁸² Laine 2006, 180–183.

⁸³ Sassi 1985, 8.

⁸⁴ Ibid., 11.

spiritualismin. Kaikki ovat tasavertaisia koneen edessä, teknologialta puuttuu luokkatietoisuus.⁸⁵

Teknologiausko koki kuitenkin kolauksen toisen maailmansodan ja sen kauhujen myötä. Välineellistettyä järkeä kritikoineet Max Horkheimer ja Theodor Adorno totesivat, kuinka nykykulttuurin silmissä kaupunkien betoniydintä ympäröivät hieman vanhemmat taloalueet näyttäytyvät jo slummeina. Uudet esikaupunkihuvilat puolestaan rinnastuvat maailmannäyttelyiden näyttelypaviljonkeihin siinä, että ne ylistävät teknistä kehitystä, mutta jotka pikaisen käytön jälkeen on hylättävä.⁸⁶ Lewis Mumford kirjoitti alun perin vuonna 1938 julkaistussa ja vuonna 1949 suomennetussa teoksessaan *Kaupunkikulttuuri* koneen aikakauden lähestyvän loppuaan.⁸⁷ Rasila kirjoittaa Mumfordin käännetyn teoksen tukeneen Meurmanin *Asemakaavaopissa* esittämää uutta suuntaa rakentamisessa, mikä perustui asumalähiöihin.⁸⁸

Paitsi, että Mumfordin ajattelu tuki Meurmanin vastaavaa, oli jälkimmäinen saanut vaikutteita ensin mainitulta. Asemakaavoituksen osalta Meurman kirjoittaakin Mumfordin korostavan sen sosiaalista puolta ja toteaa, että asemakaavan tehtävänä on johtaa inhimilliseen yhteiskuntaan.⁸⁹ Mumford toteaa itse sosiaalisten asioiden olevan primäärisiä ja, että kaupungin fyysisen rakenteen tulee palvella sen sosiaalisia tarpeita.⁹⁰ Tältä pohjalta Meurman luonnehti kaupunkisuunnittelun ja asemakaavoituksen yleisperiaatteita tai vaatimuksia, joista ensimmäisen mukaan "asutussuunnittelun tulee pohjautua oleviin oloihin niin ajan kuin paikan suhteen ja samalla olla kauttaaltaan orgaanista, elävän arkkitehtonisen luomishengen läpitunkemaa."⁹¹ Lisäksi sen "päämääränä tulee kaiken aikaa olla parhaiden mahdollisten elin- ja toimintaedellytysten luominen kaupungille ja sen asukkaille."⁹² Sosiaalisten tarpeiden ja tavoitteiden korostaminen ei rajoittunut ainoastaan paikallis- tai alueelliselle tasolle, vaan kansallisella tasolla niiden ympärille lähdettiin rakentamaan hyvinvointivaltiota. Hyvinvointivaltiossa myös tietyt modernismin periaatteet, kuten järjen ja tehokkuuden korostaminen saivat konkreettisen muodon.

⁸⁵ Butler 2010, 27–28.

⁸⁶ Horkheimer & Adorno 2008, 162.

⁸⁷ Mumford 1949, 410.

⁸⁸ Rasila 1992, 158.

⁸⁹ Meurman 1947, 13–14.

⁹⁰ Mumford 1949, 401.

⁹¹ Meurman 1947, 77.

⁹² Ibid.

2.2 Hyvinvointivaltio moraalitaloudesta suunnittelutalouteen

*Muiden pohjoismaiden teollistuminen alkoi suunnilleen samoihin aikoihin kansainvälisen työväenliikkeen kanssa ja työväestö kiinnittyi sen visioon tiukemmin kuin aiemmin teollistuneiden maiden työväestö. Hyvinvointivaltiosuuntauksen kehittymiselle oli siis hyvät ennusteet, ja maaseutumaisesta alkukotiasetelmasta nähtiin jo mahdollinen suotuista tulevaisuus, jonka muut olivat jo saavuttaneet.*⁹³

Pilvi Torstin kyselytutkimuksesta *Suomalaiset ja historia* käy ilmi, että hyvinvointivaltion kehittämistä on pidetty Suomen lähihistorian tärkeimpänä hankkeena.⁹⁴ Hyvinvointivaltion, jonka aikaa esimerkiksi Pertti Alasuutari on nimennyt toiseksi tasavallaksi, kehityksen Suomessa voi tulkita alkaneeksi sotien jälkeisen ajan jälleenrakennuskaudesta ja uudesta geopoliittisesta tilanteesta, joka vaikutti niin ulko- kuin sisäpolitiikkaan.⁹⁵ Pauli Kettunen, joka on tarkastellut yhteiskunnan eri merkityksiä hyvinvointivaltiossa, luonnehtii kuinka ”Pohjoismaissa kollektiivinen neuvottelu- ja sopimusjärjestelmä vahvistui, työnantajien ja työntekijöiden osallisuus talous- ja sosiaalipolitiikkaan laajentui, täystyöllisyys omaksuttiin keskeiseksi tavoitteeksi ja politiikassa luotettiin sosiaalisen tasoituksen, taloudellisen kasvun ja demokratian laajentumisen hyvään kehään.”⁹⁶ Jaakko Kiander ja Henrik Lönnqvist puolestaan nostavat pohjoismaisessa hyvinvointivaltiomallissa esiin sukupuolten välisen tasa-arvon korostaen kuitenkin, että perimmältään tavoitteena on edistää kansalaisten hyvinvointia.⁹⁷ Päätöksissä siis on pyritty konsensukseen, (sosiaali)politiikassa oikeudenmukaisuuteen ja taloudessa kaikkia hyödyttävään ja tulonsiirrot mahdollistavaan kasvuun.

Kiander ja Lönnqvist seuraavat Gösta Esping-Andersenin luokittelua jakaessaan hyvinvointivaltiot kolmeen eri malliin, liberaaliin hyvinvointivaltioon, konservatiivis-korporatistiseen malliin ja pohjoismaiseen hyvinvointivaltioon. Ensimmäistä määrittää julkisten palveluiden ja tulonsiirtojärjestelmien tarvehankintaisuus ja suuntautuminen vähävaraisille, sekä yksityisten palveluiden ja vakuutusten suuri merkitys. Konservatiivis-korporatistista mallissa puolestaan työssäkäynti omaa keskeisen aseman, sillä oikeus sosiaaliturvaan on siihen kiinnittynyt.

⁹³ Uljas 2012, 313.

⁹⁴ Torsti 2012, 180

⁹⁵ Alasuutari 1996, 11.

⁹⁶ Kettunen 2008, 154.

⁹⁷ Kiander & Lönnqvist 2002, 9 & 33.

Hyvinvointipalveluiden tuottaminen tukeutuu monissa tällaisissa järjestelmissä voittoa tavoittelemattomaan yksityiseen, niin sanotun kolmanteen sektoriin, joskin suurin osa on verovaroin kustannettuja.⁹⁸

Pohjoismaisen hyvinvointivaltion käsite antaa ymmärtää, että Pohjoismaissa olisi suunniteltu ja toteutettu keskenään identtisiä ja homogeenisiä yhteiskuntajärjestelmiä. Näin ei kuitenkaan ole, vaikkakin ne sisältävät yhteisiä piirteitä.⁹⁹ Yleisellä tasolla pohjoismaista hyvinvointivaltiota määrittää universaalisuuden periaate sekä sen kulkeminen ihmisen rinnalla koko tämän elämänsä ajan, kehdosta hautaan. Julkisen sektorin rooli hyvinvointipalveluiden rahoittajana ja tuottajana on suuri, ja muista hyvinvointivaltiomalleista poiketen tulonsiirrot kohdistuvat suurille väestöryhmille ja ovat laajoja. Vähäinen köyhyys ja tasaisempi tulonjako erottavat myös pohjoismaita muista teollisuusmaista. Kiander ja Lönnqvist ovat tunnistaneeet sosiaalipoliittisesta kirjallisuudesta myös neljä kirjoittamatonta sopimusta, joiden varaan pohjoismaisen hyvinvointivaltion on katsottu rakentuneen. Solidaarisuussopimus edellyttää, että julkinen valta vakuuttaa kansalaiset erilaisten sosiaalisten riskien, kuten työttömyyden tai pienituloisuuden varalle. Normaalityösuhtesopimuksella puolestaan tarkoitetaan sitä, että kaikkien työikäisten ja -kykyisten ensisijaisena toimeentulon lähteenä pitäisi olla oma työ. Sukupolvisopimuksen piiriin kuuluvat niin lasten- ja vanhusten hoito kuin eläkepolitiikka ja perheille suunnattavat tulonsiirrot. Neljännellä sopimuksella, sukupuolisopimuksella, viitataan naisten tasa-arvoisiin mahdollisuuksiin osallistua työmarkkinoille ja -elämään. Näiden sopimusten pohjana on se, että ihmiset luottavat niihin, hyväksyvät niiden mukaisen toiminnan ja pitävät niitä oikeudenmukaisina ja legitiimeinä.¹⁰⁰

Hyvinvointivaltio järjestelmänä pohjaa taloudelliseen kasvuun. Tärkeinä tekijöinä kasvun tuottamisessa sotien jälkeen olivat muun muassa jälleenrakentaminen ja kaupungistuminen.¹⁰¹ Ulkomaankaupan osalta erittäin merkittävää oli liittyminen vapaakauppaliitto EFTA:n ulkojäseneksi vuonna 1961. Ei sovi myöskään unohtaa uusien teknologian sovellutusten, kuten autojen ja puhelinten, leviämistä yhä laajempien kansanjoukkojen ulottuville.¹⁰² Kasvun hedelmien ja varallisuuden tasaamisessa suomalainen hyvinvointivaltio nojaa progressiiviseen tuloverotukseen. Tämä hyvinvointivaltion piirre on saanut osakseen myös arvostelua, sillä sen voi nähdä sysäävän

⁹⁸ Kiander & Lönnqvist 2002, 35–37.

⁹⁹ Ibid., 37.

¹⁰⁰ Ibid., 37–40.

¹⁰¹ Uljas 2012, 256.

¹⁰² Kuisma 2009, 205–207.

menoja toisille ryhmille samalla kun se suosii toisia ja kuten Päivi Uljas siteeraa Helsingin Sanomia vuodelta 1956, "sillä tavoin on loitonnuttu verotuksen alkuperäisestä tarkoituksesta, joka oli valtionhallinnon välittömien kustannusten peittämiseen tarvittavien varojen hankinta."¹⁰³ Hyvinvointivaltion, tai sen osien, kritisoiminen ei ole mitenkään tuore ilmiö.

Alasuutari on jaotellut hyvinvointivaltion kauden kolmeen jaksoon, moraalitalouteen, suunnittelutalouteen ja kilpailutalouteen. Tässä tutkittava ajanjakso painottuu ensimmäiseen ja toiseen, kun taas 1980-luvulta alkava kilpailutalouden vaihe jää tutkielman ulkopuolelle. Hyvinvointivaltion ensimmäiselle, moraalitalouden vaiheelle, joka sijoittuu ajanjaksolle sotien päättymisestä 1960-luvun loppuun, oli ominaista se, että julkisessa keskustelussa viitattiin usein aatteellis-moraalisiin periaatteisiin, tavoitteena muun muassa kansallisen yhteenkuuluvuuden tunteen vahvistaminen. Suunnittelutaloudessa, joka oli vallitsevana 1960-luvun lopulta 1980-luvun alkuun, uskottiin tieteelliseen lähestymistapaan, ongelmanratkaisuun entistä paremmalla suunnittelulla ja organisoinnilla. Moraalitaloudessa korostetut periaatteet olivat kodifioituneet osaksi järjestelmää ja nyt keskityttiin pienempiin yksityiskohtiin. Tällöin myös pohjoismaiselle hyvinvointijärjestelmälle ominainen korporatismi vahvistui Suomessa ja korkealla tasolla tehdyt tulopoliittiset ratkaisut etäännyttivät suuren yleisön katsojiksi näytelmissä, joissa etujärjestöt ajoivat jäseniensä etuja ja poliittiset puolueet kalastelivat äänestäjiä.¹⁰⁴

Suomalaisen hyvinvointivaltion kehityksessä sekä maaltamuutto että työväenliike ovat näytelleet suurta osaa. Suomessa kaupungistuminen tapahtui verrattain myöhään kiihtyen 1950-luvulta eteenpäin. Tämä muutos on nähty jopa hyvinvointivaltion alkusysäykseksi, sillä "maaltamuuttajat eivät voineet enää elää lapsuutensa maailman arvojen ja taloudellisten verkostojen elämää kaupungeissa ja kohtasivat samanaikaisesti syntyneen kansainvälisen työväenliikkeen esittämän vision, joka näyttäisi ratkaisevan suurimmat ongelmat."¹⁰⁵ Maalta muuttaneet kokivat uuden maailman kaupungeissa, mihin saattoi kuulua irrallisuuden ja turvattomuuden tunteita. Kansainvälistyneellä ammattiyhdistysliikkeellä oli tarjota näihin tuntemuksiin helpotusta sosiaalivakuutuksen ajatuksen muodossa. Tärkeää oli myös se, että kaupunkeihin muuttaneet uskoivat toiminnalla saavutettavan tulosta. Kaikki kaupunkeihin tulleet eivät suinkaan ottaneet osaa ammattiyhdistysliiketoimintaan, mutta siitä huolimatta "syntyi sosiologien tunnistama muutokseen

¹⁰³ Uljas 2012, 257.

¹⁰⁴ Alasuutari 1996, 245–247.

¹⁰⁵ Uljas 2012, 299.

tarvittava kriittinen massa. Valtavan murroksen voima käänsi yhteiskunnan kohti hyvinvointivaltiota."¹⁰⁶

Suomalaista hyvinvointivaltiota, etenkin taloudellisena järjestelmänä ja toimijana, on määrittänyt käsitys siitä vientivetoisena yhtiönä, Suomi Oy:nä. Suomi on pieni, vientivetoinen talous, jonka sisäänpäin tuleva kassavirta on riippuvainen ulkomaankaupasta. Valtion tehtäväksi tulee tämän kassavirran mahdollisimman oikeudenmukainen ja tasapuolinen jako. Se myös tarkoittaa sitä, että tietyillä avainasemassa olevilla aloilla, kuten paperiteollisuudella, on hyvin tärkeä rooli työehtosopimuksia tehtäessä, sillä muiden alojen sopimukset pyrkivät seuraamaan näitä. Tämä puheavaruus paitsi konstruoi, myös institutionalisoi tiettyjen toimijoiden aseman yhteiskunnassa, kuten työnantajien ja -tekijöiden ammattiliittojen.¹⁰⁷ On kuitenkin todettava, että kaikki eivät allekirjoittaneet tai hyväksyneet tätä näkemystä talousjärjestelmän luonteesta. Päivi Uljas, joka on tutkinut hyvinvointivaltion kehitystä 1950- ja 1960-lukujen taitteessa esittää, että "tutkimusajankohtana käytiin avointa kamppailua koko talousjärjestelmän luonteesta" ja "valtion osuuden kasvua seurattiin lehdessä [Helsingin Sanomat] mustasukkaisen vihamielisesti ja valtiollinen taloudellinen aktiivisuus, ruotsalaisten hyvinvointivaltiomalli ja jopa työttömyystyöt tuomittiin piilososialismina."¹⁰⁸

Suomalaisesta hyvinvointivaltiosta osakeyhtiönä puhuminen saattaa kuitenkin olla hieman harhaanjohtavaa, etenkin jos tarkastelemme moraalitalouden kautta. Alasuutari kuvaa yhtiön yrityskulttuuria humanistiseksi. Hänen mukaansa tämä näkyy siinä, että kansantalouden tulot eivät kuuluneet vain niitä tuottaneelle vientiteollisuudelle, vaan kaikille kansalaisille.¹⁰⁹ Moraalitalouden aikaa edeltänyt sota-aika edisti kansallisen yhteenkuuluvuuden tunteen vahvistumista. Eettiset periaatteet, kuten yhteisvastuu, olivat julkisessa keskustelussa yleisesti käytettyjä. Neuvostoliiton ja kommunismin pelko toisaalta haastoivat tätä yhteenkuuluvuuden tunnetta, kuten talouden tiettyjen piirteiden leimaaminen piilososialismiksi osoittaa. Moraalisiin periaatteisiin ei vedottu kuitenkaan ainoastaan kansallisen ja yhteiskunnallisen eheyden vuoksi vaan myös siksi, että suomen valtiollinen järjestelmä oli hyvin virkamiesvaltainen. Tällöin oikeudenmukaisuus ja tasapuolisuusvaatimukset kohdistuivat suoraan virkamiehiin.¹¹⁰

¹⁰⁶ Uljas 2012, 299–300.

¹⁰⁷ Alasuutari 1996, 75–76.

¹⁰⁸ Uljas 2012, 258.

¹⁰⁹ Alasuutari 1996, 76.

¹¹⁰ Ibid., 107.

Suunnittelutaloudessa korostui puolestaan rationaalisuus ja korporatismi. Ongelmat yhteiskunnassa johtuivat tehottomasta tai muuten heikosta suunnittelusta. Mikäli siis suunnittelua ja organisointia pystyttäisiin parantamaan, myös ongelmat katoaisivat. Moraalisten periaatteiden korostaminen sai väistyä tieteellisen suunnittelun tieltä. Moraalitaloudesta suunnittelutalouteen siirtymisen voi ajoittaa 1960-luvun loppuun ja 1970-luvun taitteeseen. Pyrkimykseksi tuli yhdistää tuet, avustukset ja lait laajemmiksi kokonaisuuksiksi, järjestelmiksi, mikä merkitsi osaltaan vallan keskittymistä ja systeemin jäykistymistä. Tälle kehitykselle löytyi kriitikkonsa muun muassa keskustapuolueesta, joka ajoi aluepolitiikallaan vallan desentralisaatiota. Sekään ei kuitenkaan haastanut suunnittelutalouden puheavaruutta sinällään, vaan päinvastoin toimi itsekin sen raameissa. Vallan ja päätöksenteon hajauttamista ja delegointia perusteltiin tehostamisella.¹¹¹

Korporatistmin kehittyminen liittyy olennaisesti suunnittelutalouden aikaan. Tulopolitiikka muodostui olennaiseksi osaksi suomalaista hyvinvointivaltiota ja ajattelutapa "kansantalouden kakun" oikeudenmukaisesta jakamisesta laajeni lähes kaikkiin yhteiskunnallisiin kysymyksiin. Ryhmäetujen ajaminen ja niistä kommentoiminen nousi voimakkaasti julkiseen keskusteluun. Tämä antoi medialle mahdollisuuden rakentaa draaman kaaria esimerkiksi tulopoliittisten neuvotteluiden ympärille ja muodostaa niistä yleisöön vetoavia tarinoita.¹¹² Mikäli moraalitalouden aika ja puheavaruus nähdään kansalliseen ja yhteiskunnalliseen yhtenäisyyteen pyrkiväksi, korostuivat suunnittelutaloudessa enemmän vastakkainasettelut. Näistä hyvän ja huonon suunnittelun välinen ero on enemmän tieteellinen ja mekaaninen, kun taas eri ryhmäetujen vastakkaisuus on enemmän poliittinen kysymys. Poliitiikan luonteen näiden kahden puheavaruuden välillä voi nähdä muuttuneen yhteisten asioiden hoitamisesta kohti konfliktipohjaisempaa käsitystä politiikasta.

Hyvinvointivaltion kehitys, niin poliittisena järjestelmänä kuin puheavaruutena, näkyi väistämättä myös Tampereen kunnallispolitiikassa. Mikäli hyvinvointivaltio on laaja taustakonteksti, jonka puitteissa Pispalan suunnittelu ja kaavoitus tapahtui, niin paikallisen kontekstin muodostivat kaupungin hallinnon ja hallinnan kehittyminen sekä hyvinvointikaupungin rakentaminen. Tämän ymmärtämiseksi on tarkasteltava Tampereen paikallista hallintatapaa ja aseveliakselin syntymistä.

¹¹¹ Alasuutari 1996, 108–110.

¹¹² Ibid., 110–111.

2.3 Aseveliakselin yhteistyötä Tampereen kunnallispolitiikassa

Asioiden sopiminen etukäteen ja sitä kautta "sopuisuuden" löytäminen kunnallispolitiikasta oli olennainen osa asevelihenkeä. Sen kyseenalaistaminen olisi ollut aseveliyhteistyön kyseenalaistamista.¹¹³

Tässä alaluvussa keskityn Tampereen paikalliseen hallintatapaan tutkittavana ajanjaksona, mikä luo pohjan ja kontekstin seuraavassa luvussa alkavalle käsittelylle. Käsitteellisellä tasolla haluan korostaa, että keskityn laajempaan hallintaan (governance) suppeamman hallinnon (government) sijaan. Hallinnan käsite perustuu ajatukseen, "etteivät minkään yksittäisen valtion tai kunnan toimet ja resurssit yksin riitä ratkaisemaan moniulotteisia ja kalliita yhteiskunnallisia ongelmia."¹¹⁴ Tarkastelun keskiöön nousevat tällöin erilaiset yhteistyön verkostot, jotka mahdollistavat ongelmien ratkaisut ja hämärtävät rajaa valtion tai paikallishallinnon ja muiden toimijoiden välillä.¹¹⁵ Paikallinen hallinta ei siis ole sama asia kuin paikallishallinto, vaan siinä hallinnon instituutiot muodostavat vain osan siitä verkostosta, jossa useiden toimijoiden kanssa päätetään kehityksen painopisteistä. Muita tämän verkon toimijoita ovat esimerkiksi yritykset, yhdistykset ja seurat, eli erilaiset julkiset ja yksityiset organisaatiot. Tällöin paikalliselle hallinnalle on vaikeaa vetää tiukkoja rajoja, sillä se määrittyy monitasoisilla vuorovaikutuksen areenoilla. Paikallisen hallintatavan käsittelyssä ei keskitytäkään pelkästään horisontaaliseen tarkasteluun eli paikallisten toimijoiden välillä, vaan mukaan otetaan myös vertikaalinen analyysi paikallistason ja eri aluetasojen välillä.¹¹⁶ Vertikaalisella tasolla Tampereen paikallinen hallintatapa ja hyvinvointivaltiokehitys limittyvät toisiinsa kaupunkisuunnittelua ja Tampereen kehitystä tarkasteltaessa.

Ennen Tampereen paikallisen hallintatavan käsittelyä on syytä tarkastella lyhyesti sitä ja sen kehitystä Suomessa yleisesti. Markus Laine ja Lasse Peltonen seuraavat Pekka Kososta, joka tarkastelee suomalaisen hyvinvointivaltion toisen maailmansodan jälkeistä laajenemista hegemonisena projektina, rinnastaen siihen "vuosikymmeniä kestänyttä rakennusprojektien aikaa, joka on monilta osin tapahtunut valtion tiiviissä ohjauksessa, ja on osaltaan ylläpitänyt konsensushakuista päätöksenteon järjestelmää."¹¹⁷ Tämä sopii hyvin yhteen 1960-luvun loppuun asti kestäneeseen

¹¹³ Martikainen 2010, 68.

¹¹⁴ Laine & Peltonen 2003, 330.

¹¹⁵ Ibid.

¹¹⁶ Ibid., 330–331.

¹¹⁷ Ibid., 343.

moraalitalouden kauteen hyvinvointivaltion kehityksessä, jolloin pyrittiin yhteenkuuluvuuden tunteen vahvistamiseen.

Kunnallispolitiikalle Suomessa onkin ollut ominaista niin pyrkimys konsensukseen yli puoluerajojen kuin paikallisen hallinnan toimintaympäristön sitominen valtion vahvaan ohjaukseen. Konsensus ei ole kuitenkaan välttämättä merkinnyt kaikkien puolueiden ottamista mukaan päätöksentekoon, vaan päinvastoin se on perustunut ydinpuolueiden ulkopuolelle jäävien ulossulkemiseen. Aseveliakselin, kokoomuksen ja sosialidemokraattien, yhteistyön voi nähdä ei niinkään konsensushakuisena kuin vakiintuneisiin yhteistyösuhteisiin pyrkivänä.¹¹⁸

Vertailtaessa erilaisia paikallishallinnon järjestelmiä eroaa pohjoismainen hyvinvointivaltiomalli esimerkiksi amerikkalaisesta boosterismista, joka tähtää taloudelliseen kasvuun.¹¹⁹ Jälkimmäisessä painottuvat business-henkisyys, tehokkuusajattelu, poliittisten kysymysten ja toimijoiden näkyvyys ja isot vaihtelut palveluiden järjestämisessä eri paikkakuntien välillä. Etenkään Suomessa yritys-elämä ei ole noussut yhtä tärkeään asemaan, Pohjoismaissa hyvinvointipalveluita on siirretty paljon kunnille ja kuntien taloudellinen autonomia on ollut suhteellisen vähäistä. Virkavaltaisuus ja professionalismismi on leimannut Suomessa kunnallishallintoa ja kaupunkien kehittämistä. Valtionohjaus on ollut myös vahvaa, sillä monet kuntien tehtävät ovat lakisääteisiä ja rahoitetaan osittain valtionavustuksilla ja -osuuksilla. Suomalaiseen hallintatapaan ja poliittiseen kulttuuriin on lisäksi liitetty sellaisia määreitä kuten luterilaisuus, pohjoismainen itsehallintoajatus, kapitalistinen talousjärjestelmä, hallitsijavalta, nationalismi ja byrokraattisuus.¹²⁰

Aseveliakselilla, joka hallitsi pitkään Tampereen kaupungin politiikkaa, tarkoitetaan siis kokoomuksen ja sosialidemokraattien välistä yhteistyötä. Viljo Rasila kuitenkin korostaa, ettei se ollut pelkästään puolueiden välistä yhteistoimintaa, "vaan eräiden näihin kumpaankin ryhmään kuuluvien henkilöiden aktiivista yhteistyötä kaupungin kehittämisessä."¹²¹ Tällaisina avainhahmoina Laine ja Peltonen nostavat esiin jo ennen varsinaista aseveliyhteistyötä Tampereen aseveliyhdistyksessä toimineista kaupunginjohtaja Erkki Lindforsin, kauppaneuvos Kalle Kaiharin, Kansan Lehden päätoimittajan ja valtuustossa monta vuotta puheenjohtajana vaikuttaneen Vilho Halmeen, aseveliakselin porvaripuolen johtohahmon Lauri Santamäen ja Aamulehden

¹¹⁸ Laine & Peltonen 2003, 343.

¹¹⁹ Ibid.

¹²⁰ Ibid., 343–345.

¹²¹ Rasila 1992, 351.

päätoimittajan, pastori Jaakko Hakalan.¹²² Näistä Lindforsia ja Santamäkeä Rasila kuvaa aseveliyhteistyön päähenkilöiksi. Yhteen näitä eri toimijoita sitoi kommunismin vastustus ja esimerkiksi Lindfors "antautui täysin voimin politiikkaan lähtökohtanaan se, että väärä politiikka tuottaa liian paljon uhreja."¹²³ Hänen mielestään oli "välttämätöntä, että sosialidemokraatit ja porvarit eivät alkaisi uudelleen vihata toisiaan, vaan kykenisivät toimimaan yhdessä maan pelastamiseksi kommunismilta."¹²⁴ Tämä antoi alkusysäyksen aseveliyhteistyölle kaupungin politiikassa, mitä jatkoi kommunismin uhan päätyttyä määrätietoinen kaupungin kehittämispolitiikka.¹²⁵

Pääosan näyttelijöistä selkeästi näkyvämpi oli Lindfors, mikä johtui niin hänen persoonastaan kuin julkisesta asemastaan kaupunginjohtajana. Häntä on kuvattu impulsiiviseksi ja häikäilemättömäksi, kun taas Santamäkeä pidettiin rauhallisena ja eri mahdollisuuksia punnitsevana. Lindforsin kautta aseveliakseliin liitettiin myös nimitys asevelijunta, joka viittaa tässä piirissä toimineiden tiiviiseen yhteistyöhön. Juntalla oli kaksi merkittävää, epävirallista päätöksentekoaareenaa, Tampereen Sosialidemokraattinen Toveriseura ja Tampere-Säätiö. Näistä ensimmäinen oli Lindforsin yhdessä sodassa mukana olleiden sosialidemokraattien perustama järjestö, josta tuli vuotta perustamisensa (1944) jälkeen maan suurin sosialidemokraattinen puoluejärjestö 700 jäsenellään. Järjestön sisällä tehtiin päätöksiä ennen asioiden ratkaisua kaupunginvaltuustossa, jolloin halutuille päätöksille varmistettiin enemmistö jo ennakoon. Tampere-Säätiö puolestaan perustettiin aseveliyhdistyksen omaisuuden perijäksi ja siinä toimi myös porvarillisia henkilöitä. Se joutui kuitenkin välttelemään poliittista toimintaa, ettei sitä lakkautettaisi edeltäjänsä tapaan fasistisena järjestönä. Se antoi kuitenkin sosialidemokraateille ja etenkin Lindforsille välillisen yhteyden porvareihin ja kokoomukseen.¹²⁶ Näiden lisäksi aseveliakseli perusti Pyyntikin uimahallin rakentamisen yhteydessä saunasäätiön, jotta uimahallin hallinto pystyttäisiin järjestämään mahdollisimman tehokkaaksi, eli että kommunistit eivät olisi jarruttamassa päätöksentekoa.¹²⁷ Aseveliakselin politiikka tulikin määrittämään mahdollisimman pitkälle viety ennakoiva päätöksenteko.¹²⁸

¹²² Laine & Peltonen 2003, 349–350.

¹²³ Rasila 1992, 352.

¹²⁴ Ibid.

¹²⁵ Ibid., 354.

¹²⁶ Ibid., 352–354.

¹²⁷ Laine & Peltonen 2003, 353–354

¹²⁸ Rasila 1992, 359.

Ennakoivan päätöksenteon merkitys korostui asianosaisille jo sen tapahtuman yhteydessä, jonka sanotaan muovanneen aseveliakselin sellaiseksi kuin se oli. Vuoden 1948 budjettikeskustelu, jossa sosialidemokraatit ja porvarit väänivät keskenään veroäyristä, venyi 14-tuntiseksi, jonka aikana budjetti meni niin solmuun, että kaupunginhallitus oli kutsuttava koolle sitä selvittämään. Yhteistyö ja asioista etukäteen sopiminen varmistaisivat sen, että vastaavalta välttyttäisiin jatkossa.¹²⁹ Tämä vastaa myös hyvin moraalitalouden vaiheen hyvinvointivaltion puheavaruutta. Yhteisiä asioita pyrittiin hoitamaan yhtenä rintamana ilman, että vääränlaiset moraaliset ja eettiset arvot (kommunismi) pääsisivät vaikuttamaan niihin.

Aseveliakselia määritti myös se, että se oli selvästi sukupolviprojekti. Poliittisesti eri tavoin ajattelevat löysivät kosketuspinnan ja perustan yhteistyölle yhteisistä kokemuksista, sodasta ja kommunismin pelosta. Laine ja Peltonen ovat soveltaneet Matti Virtasen ajattelua sukupolven tasoista ja fraktioista aseveliakseliin, ja tulkitsevat tämän mobilisoituneeksi fraktioksi, joka ”syntyy ja saa käyttövoimansa siitä, että se löytää poliittisen 'peilin', vastustajansa.”¹³⁰ Fraktiot synnyttävät täten toinen toisensa. Tärkeää ei ole kuitenkaan tietyn vastustajan löytäminen, vaan vastustajan havaitsemisesta syntyvä yhteenkuuluvuuden tunne, sen tajuaminen keitä ”me” olemme. Tämä synnyttää sukupolvifraktiolle tietyn perusasenteen, jota se pyrkii soveltamaan ”koko elämänsä ajan sopeuttaen sitä muuttuviin yhteiskunnallisiin tilanteisiin.”¹³¹ Aseveliakseli ei kuitenkaan ollut niin yhtenäinen kuin tämä teoria antaisi olettaa, sillä esimerkiksi kaikki sosialidemokraatit eivät tukeneet asevelipolitiikkaa. Tampereen sosialidemokraattinen ryhmä olikin jakautunut kahteen leiriin, lindforslaisiin ja Unto Kanervan mukaan nimettyihin kanervalaisiin. Jälkimmäiset toimivat Sosialidemokraattisen Toveriseuran sijaan Tampereen työväenyhdistyksessä ja seurasivat puolueen johdon linjaa, kun taas lindforslaiset olivat usein eri mieltä puolueen valtakunnallisen johdon kanssa.¹³²

Aseveliakselin kulta-ajan on katsottu alkaneen vuonna 1957, jolloin Lindforsista tuli kaupunginjohtaja. Aiemmin Aamulehden päätoimittajaksi oli tullut jo aiemmin mainittu Hakala ja myös Kansan Lehden päätoimittajana vaikutti Lindforsin linjaa tukeva Arvo ”Poika” Tuominen. Jälleenrakentamisen kriittisimmät vuodet olivat takanapäin ja nyt taloudellisen kasvun aikana

¹²⁹ Laine & Peltonen 2003, 357.

¹³⁰ Ibid.

¹³¹ Ibid., 357–358.

¹³² Ibid., 358.

kaupungin kehityksen ja tulevaisuuden suunnittelu oli vapaampaa. Kaupunki kasvoi ja uutta rakennettiin tiheään tahtiin. Kulta-aika jatkui aina vuoteen 1969 asti, jolloin Lindfors pitkäaikaisen sairastelun jälkeen menehtyi.¹³³ Vuotta aiemmin Lindfors oli ehtinyt toimia Pispalan uuteen asemakaavaan johtaneen pohjoismaisen aatekilpailun palkintolautakunnan puheenjohtajana.¹³⁴

Sukupolviprojektiajattelun kannalta merkittävää oli myös noihin aikoihin tapahtunut sukupolven vaihdos kaupungin politiikassa. 1960-luvulla poliittiseen toimintaan mukaan tulleesta nuoresta sukupolvesta monet olivat sellaisia, jotka olivat syntyneet sodan aikana tai sen jälkeen.¹³⁵ Tällä sukupolvella ei ollut samanlaista kokemuspohjaa kuin aiemmalla, eikä kommunismista ollut enää sellaiseksi vastafraktioksi, joka olisi liittänyt sen perusasenteen aseveliakseliin. Aseveliakseliyhteistyö jatkui kuitenkin vielä Lindforsia kaupunginjohtajana seuranneen Pekka Paavolan aikana.¹³⁶

Vertailtaessa hyvinvointivaltion periodeja aseveliakselin aikaan voimme huomata, että Lindforsin kaupunginjohtajakausi osuu moraalitalouden vaiheeseen kun taas Paavolan tullessa hänen tilalleen oltiin siirtymässä suunnittelutalouden aikaan. Moraalisten periaatteiden esille tuominen oli ilmeistä Lindforsin kaudella. Sotakokemukset ja asevelihengen ylläpitäminen muovasivat aseveliakselin toimintaa ja kommunismin vastustaminen tuotiin esiin hyvin eksplisiittisesti. Paavolan kaudella tämä vastakkainasettelu alkoi kuitenkin olla jo väljähtänyttä ja politiikalle haettiin uusia arvoja. Suunnittelutalouden puheavaruutta mukaillen keskeiseksi politiikan periaatteeksi nousikin taloudellisen tehokkuuden ylläpitäminen ja lisääminen. Tässä ajattelussa taloudellisuus ja taloussuunnittelu kulkivat käsi kädessä.¹³⁷

Paavola on itse jakanut 1980-luvun puoliväliin jatkuneen kaupunginjohtajakautensa kolmeen vaiheeseen. Ensimmäistä, 1960-lukua, hän kutsuu sosiaalisen rakentamisen kaudeksi. Tällöin keskityttiin sosiaali- ja terveyshuollon kehittämiseen rakentamalla terveydenhuollon yksiköitä, päivä- ja vanhustenkoteja. 1970-luku oli puolestaan infrastruktuurin rakentamisen aikaa, jolloin panostettiin muun muassa kunnallistekniikan ja liikenneinfrastruktuurin parantamiseen. 1980-luku oli kulttuurirakentamisen aikaa Tampere-Taloineen ja Sara Hildenin taidemuseoineen. Suunnittelutalouteen kuulunut tehostaminen näkyi esimerkiksi siinä, että Paavola perusti erillisen

¹³³ Rasila 1992, 357–358.

¹³⁴ Tammerkoski 1968, 143.

¹³⁵ Rasila 1992, 358.

¹³⁶ Ibid., 358–359.

¹³⁷ Laine & Peltonen 2003, 374–375.

kaupunkisuunnittelutoimikunnan, joka vastasi rakennushankkeiden suunnittelusta ja valmistelusta. Hän näki tämän välttämättömäksi, sillä kaupunki kasvoi kovaa vauhtia, eikä kunnallisten lautakuntien päätöksenteko pysynyt kehityksen vauhdissa.¹³⁸

Laine ja Peltonen toteavat aseveliakselin historian yhteyden suomalaisen hyvinvointivaltion rakentamiseen olevan ilmeinen. Heidän mukaansa "Tampere rakensi omaa paikallista versiotaan hyvinvointivaltiosta tukeutuen kansalliseen hyvinvointivaltion rakentamisen hegemoniseen projektiin."¹³⁹ Tamperelainen versio erosi kuitenkin joiltain osin kansallisesta linjasta. Elina Martikaisen mukaan "aseveljien ajattelussa ihminen oli oman onnensa seppä."¹⁴⁰ Valtion ohjaukseen suhtauduttiin pakkona, koska siihen ei voinut vaikuttaa. Aseveliakselin toiminnassa korostuivat paikalliset arvot ja lähtökohdat, sekä vapaaehtoisuus auttamisessa. Martikainen kuvaa aseveljien yhteiskunnan rakentamista arkipäivän nationalismiksi, sillä se oli suomalaisen yhteiskunnan rakentamista.¹⁴¹ Valtion puuttuminen kaupungin kehittämiseen saattoi siis sotia aseveliakselin sukupolvifraktion me-henkeä vastaan.

Me-henki olikin tamperelaisen hyvinvointiyhteiskunnan luomisen pohjana. Huoltotoiminnassa mukana olleiden aseveljien toiminnassa taloudellisen kasvun tuomalla vauraudella tuotettiin yhteiskunnallisia palveluita, kuten talkoita oli käytetty sodassa kärsineiden ja heidän perheidensä auttamiseen. Laineen ja Peltosen mukaan tämä sosiaalinen eetos pysyi samankaltaisena, vaikka vuosikymmenten edetessä hankkeet paisuivat. Vaikka Martikainen kuvaa aseveljien osittain kriittistä suhtautumista hyvinvointivaltioon, toteaa Paavola Laineen ja Peltosen haastattelussa jälkikäteen huomanneensa asevelipolitiikan olleen pohjoismaisen hyvinvointivaltion ihanteen toteuttamista.¹⁴² Valtakunnallisen tason kehityksen seuraamista puoltaa myös se, että Pekka Kuusen vaikutusvaltainen teos *60-luvun sosiaalipolitiikka* oli luettu teos myös Tampereella. Sosialidemokraatti Halme on kertonut, että teokseen suhtauduttiin tietokirjallisuuden *Tuntemattomana sotilaana*.¹⁴³

Aseveljien toiminta ja hyvinvointikaupungin rakentaminen oli siis pitkälti aseveliyhdistyksen huoltotoiminnan jatkoa. Taloudellinen kasvu antoi mahdollisuuden ja oli väline tamperelaisten

¹³⁸ Laine & Peltonen 2003, 375–376.

¹³⁹ Ibid., 377.

¹⁴⁰ Martikainen 2010, 121.

¹⁴¹ Ibid.

¹⁴² Laine & Peltonen 2003, 377.

¹⁴³ Ibid., 378–379.

hyvinvoinnin lisäämiseen. Kasvu ja laaja rakentaminen omalta osaltaan legitimoivat aseveliakselin politiikkaa, ja toisaalta lupaus hyvinvoinnista myös legitimoii laajaa rakentamista. Hyvinvointi oli sekä päämäärä, että väline.¹⁴⁴ Taloudellinen kasvu mahdollisti aseveljien kaavaileman kehityksen toteuttamisen. Kehitys ei kuitenkaan tapahtunut tämän seurauksena kuin itsestään, vaan vaati taakseen aktiivista ja päämäärätietoista politiikkaa. Tamperelainen paikallinen hallintatapa, aseveliyhteistyö ennakoivine päätöksentekomekanismeineen ja vahvoine päähahmoineen, oli tässä tehokasta. Seuraavaksi lähdemme tarkastelemaan, miten Pispalan avoimen kaupunkitilan suunnittelu ja kokeminen tapahtui tässä luvussa hahmoteltua taustaa vasten.

¹⁴⁴ Laine & Peltonen 2003, 380–381.

3. Kadut ja tiet Pispalan kaupunkikuvaa pirstomaan?

*Uudet rautatiet, valtakadut ja läpikulkukadut pirstovat ympäristön.*¹⁴⁵

Pispalan siirtyessä vuonna 1937 Pohjois-Pirkkalan kunnasta Tampereen kaupungin alaisuuteen laitettiin asemakaavoitus välittömästi vireille. Tätä työtä kuitenkin viivästyttivät niin puutteelliset maastokartat kuin pitkä sota-aika.¹⁴⁶ Vuonna 1945 kaavoitus saatiin siihen pisteeseen, että kaupunginhallitus teki valtuustolle ehdotuksen Ylä-Pispalan, Ala-Pispalan, Tahmelan ja Santalahden asemakaavasta. Pispalan kannaksen merkitys liikenteen solmukohtana näkyy niin yllä olevassa lainauksessa arkkitehti Paavo H. Salmisen Tammerkoski-lehteen kirjoittamasta artikkelista *Pispalan uusi asemakaava* kuin valtuuston saamassa asemakaavaehdotuksessa. Ehdotuksessa huomautetaan kannaksen yhdistävän "Satakunnan ja Hämeen maakunnat sekä Tampereen keskuksen ja läntiset esikaupungit toisiinsa."¹⁴⁷ Ainoana käyttökelpoisena länteen johtavana tienä pidettiin Pispalan valtatieä, jolla kuitenkin oli suuri paikallisliikenne ja joka nousi huomattavan korkealle. Ratkaisuksi ehdotettiin kahta uutta päätieta, Ylöjärvenkatua ja Valtakunnantietä.¹⁴⁸

Jo tästä aloituksesta voimme huomata, että Le Corbusierin määrittelemistä avaintoiminnoista liikkuminen korostuu Pispalan vuoden 1945 asemakaavaehdotuksessa. Alapeusson vuonna 1950 listaamista Pispalan asemakaavan viidestä periaatteesta neljä liittyy katuihin ja teihin: "Rinteen suuntaiset kadut, niitä vastaan kohtisuorat porraskadut, aluetta halkova Pispalan valtatie ja Valtakunnantie --."¹⁴⁹ Salminen kirjoittaa uusien rautateiden, valta- ja läpikulkukatujen pirstovan ympäristön. Tampereelle oli luotava edellytykset kasvaa suurkaupungiksi, "muuten seuraava sukupolvi tulee meidät tuomitsemaan kyvyttöömiksi."¹⁵⁰ Vaikka Pispalasta haluttiin tehdä kaupunginosa "sanan parhaassa merkityksessä" ja rakentaa siitä Tampereen suosituin asuinkaupunginosa, oli se kuitenkin vain osa laajempaa Suur-Tampereen kehittymistä.¹⁵¹ Tämä ei silti tarkoittanut Pispalan alistamista ainoastaan läpikulkupaikaksi ja liikenteen armoille, vaan modernin kaupungin toiminnoista myös kehon ja mielen kultivoiminen nousee ehdotuksessa esiin, kuten puistoalueiden suunnittelua käsitellessämme tulemme näkemään.

¹⁴⁵ Tammerkoski 1945, 179.

¹⁴⁶ KTK 1945, kaupunginvaltuuston kertomus, 610.

¹⁴⁷ Ibid.

¹⁴⁸ Ibid.; Pispalan tiesuunnittelusta saa hyvän kuvan vertaamalla vuoden 1936 asemakarttaa (liite 1.) ja vuoden 1945 Ylä-Pispalan, Ala-Pispalan, Tahmelan ja Santalahden asemakaavaa (liite 2.)

¹⁴⁹ Tammerkoski 1950, 263.

¹⁵⁰ Tammerkoski 1945, 179.

¹⁵¹ Ibid., 182–184.

Kaupunginjohtaja Paavola piti 1970-lukua infrastruktuurin parantamisen aikana, mutta Pispalassa liikenneinfrastruktuuri piti uusia jo 1940-luvulla. Ensimmäisen asemakaavan vahvistamiseen aikaan aseveliakseli ei ollut vielä varsinaisesti syntynyt, mutta jo tämän suunnitelman taustalla voi nähdä ajatuksen systemaattisesta modernin hyvinvointikaupungin kehittämisestä, joka tuli myöhemmin osaltaan määrittämään sosialidemokraattien ja kokoomuksen yhteistyötä. Salmisen kirjoituksen voi tulkita myös esimerkkinä alkaneen moraalitalouden kauden eetoksesta. Suurkaupungin kehittämisen edellytysten luominen oli moraalinen velvollisuus, ei vaihtoehto.

Kiihtyvä autoistuminen ja autoliikenteen kasvu olivat tekijöitä, jotka loivat painetta Pispalan tie- ja katuverkoston uudelleensuunnittelulle. Auton hankkiminen tuli mahdolliseksi yhä useammalle, mikä tarkoitti sitä, että tieverkosto piti sopeuttaa lisääntyvän ja nopeutuvan liikkumisen tarpeisiin. Lisäksi autokannan määrän kasvu vaati lisää paikoitustilaa. Pispalassa, missä avointa tilaa oli rajoitetusti, tämä muodostui ongelmaksi. Autolla oli symboliarvoa, joka merkitsi Pispalan modernisaatiota ja liittämistä kaupunkiin. Auto lyhensi välimatkoja ja sitoi reuna-alueita tiukemmin kaupungin yhteyteen. Tämä mahdollisti osaltaan kaupungin nopeamman kasvamisen, mikä tuli ottaa huomioon kaupunkisuunnittelussa.

Kopomaa kirjoitti 1990-luvun lopulla julkisten kaupunkitilojen muotoutuneen läpikulkualueeksi liikennevirroille. Jalankulkija on siirretty marginaaliin ja suunnittelu on tehty autoliikenteen ehdoilla: ”moottoriliikenne on asettanut yksipuolisella itseoikeutuksella rajat kaupunkitilan käytöille edellyttäen segmentoitumista, käyttäjäryhmien eriyttämistä.”¹⁵² Samaa valitteli William H. Whyte vuosikymmen aiemmin. Pääasiassa New Yorkin ja muiden Yhdysvaltojen suurkaupunkien katuja tutkiessaan hän huomasi, että vaikka liikennesuunnittelun väitettiin ottavan huomioon niin ajoneuvo- kuin jalankulkuliikenteen, tosiasiassa suunnittelu tapahtuu jalankulkijoita vastaan. Ajoneuvo- ja jalankulkijaliikenteen erottaminen toisistaan ajoteillä ja jalkakäytävillä toteutui edellisten eduksi. Esimerkkinä Whyte nostaa ylikulkusillat, joiden on tarkoitus helpottaa jalankulkijoiden liikkumista. Tosiasiassa nämä ovat kuitenkin tarkoitettuja autoilijoille, jotka voivat täten ajaa kovempaa eikä heidän tarvitse pysähdellä päästämään jalankulkijoita tien yli. Lisäksi jalankulkijoille tarkoitetut kyltit ovat yleensä kieltäviä tai varoittavia.¹⁵³

¹⁵² Kopomaa 1997, 35.

¹⁵³ Whyte 2009, 68.

Kielloilla on pyritty myös ei-toivottujen henkilöiden ja ilmiöiden sulkemiseen pois katukuvasta. Kopomaa esittääkin, että katu voidaan tulkita yhdeksi yhteiskunnan ”totalitaariseksi instituutioksi” ja kurinpitokoneiston osaksi: ”Uudentyyppisin valvontamuodoin, valvontakameroin, yleisen näkyvyyden toteutuessa ja vartijoin annetaan ’järjestystä’ moninaisuudelle, toteutuu panoptikon.”¹⁵⁴ Voidaan myös väittää, että katukaavoitus ei pysty pakottamaan kävelijää valtaansa, vaan tämä luo arjen käytäntöjen kautta taktikallaan oman polkunsä. Kulkija säilyttää näin tietyn pakottomuuden ja riippumattomuuden suhteessa kaupunkitilaan.¹⁵⁵ Vaikkei Pispalassa vielä 1900-luvun puolivälissä törmännyt valvontakameroihin, toi kaupunki- ja katusuunnittelu uuden hallinnan ja vallan aspektin sen kaupunkitilaan.

Kadut muodostavat suuren osan avoimesta kaupunkitilasta. Helen Woolleyn mukaan urbaaneilla alueilla jopa 80 prosenttia julkisesta avoimesta tilasta on katuja. Hän on Whyten ja Kopomaan kanssa samoilla linjoilla siitä, että 1900-luvun aikana suuri osa kaduista tuli autojen dominoimaksi. Tuona ajanjaksona autojen määrän kasvu ylitti kaikki odotukset. Kadut eivät kuitenkaan ole pelkästään liikkumista varten, vaan ne ovat myös palveluiden paikkoja ja toimivat julkisivuina niin asuin- kuin liikekiinteistöille. Lisäksi ne usein edustavat rajatilaa yksityisen ja julkisen välillä.¹⁵⁶ Tämä tekee kaduista monikäyttöistä kaupunkitilaa. Pispalassa kadut ja tiet toimivat paitsi välineenä Tampereen suurkaupungin rakentamiseen, myös kokoontumisen ja leikin paikkoina. Valtakunnantien tapauksessa tie suunniteltuna kaupunkitilana joutui myös törmäyskurssille Pyynikin puistoalueen kanssa, joka edusti luontoa ja luonnontilaa, joka koettiin itseisarvokkaasti arvokkaaksi.

¹⁵⁴ Kopomaa 1997, 30. Panopticonin periaatteena voinee pitää sitä, että valta on samanaikaisesti sekä näkyvää että sellaista, jota ei voi havaita. Subjekti ei koskaan voi tietää tarkkaillaanko häntä todella, mutta hän tiedostaa sen, että on aina tarkkailtavissa. Sen merkittävyys on siinä, että se automatisoi vallan ja tekee siitä epäyksilöllistä. Foucault 2005, 275.

¹⁵⁵ Kopomaa 1997, 30.

¹⁵⁶ Woolley 2003, 79.

3.1 Valtakunnantiestä alueen elinhermo

Sen varrelle ei tule yhtään tonttia, vaan kapeat puistokaistat erottavat sen vilkkaan liikenteen paikallisesta asutuksesta. Vain kolmelta Pispalan ”pysäkiltä” pääsee tälle automiesten ihannetielle.¹⁵⁷

Ylöjärvenkatu tarkoitettiin rauhalliseksi tieksi kaupungin ja maaseudun välillä palvellen samalla viereistä teollisuusaluetta. Merkittävämmäksi koettiin ”hyvin tärkeäksi” luonnehdittu Valtakunnantie, joka kuului Vaasa–Helsinki-maantiesuunnitelmaan. Tämän oli määrä kulkea harjun etelärinteessä ja Pyyntien kohdalla laskeutua 300 metriä pitkään tunneliin. Valtakunnantiestä myös haarautuisi länteen Turuntie, mistä tulisi laajojen läntisten alueiden pääkulkuväylä. Toteutuessaan tämä suunnitelma olisi muovannut maisemaa ja kaupunkikuvaa merkittävästi. Avoimen tilan kannalta mielenkiintoista on paitsi itse tie myös se, että se olisi erotettu puistokaistoilla paikallisliikenteestä ja vain harvoissa kohdin olisi sillä ollut yhteys paikallisliikenteeseen.¹⁵⁸ Puistokaistat olisivat paitsi toimineet eristeinä, niin myös lisänneet vihreää tilaa uudistuksen mukanaan tuoman harmaan tilan rinnalle.

Alueen liikenneolojen oli tarkoitus muuttua täysin. Nyt vilkkaasti liikennöity Pispalan valtatie jäisi paikallistieksi, kun taas suuri osa liikenteestä siirtyisi harjun eteläpuolelle rakennettavaan alueen elinhermoon, Valtakunnantielle. Kopomaan ja Whyten huomiot moottoriliikenteen dominoivasta asemasta kaupunkisuunnittelussa on helppoa liittää tähän suunnitelmaan. Valtakunnantietä, ”automiesten ihannetietä”, ei ollutkaan tarkoitettu palvelemaan paikallista liikennettä, vaan nopeasti tapahtuvaa läpikulkua.¹⁵⁹ Pispalaan syntyisi näin ollen suuri avoin tila, jonka käyttö on tarkkaan rajattua. Kollektiivihyödykkeenä tämä ei palvelisi paikallista asutusta ja asukkaita, vaan kaupungin ohittavaa liikennettä. Avoin tila kollektiivihyödykkeenä ei määritelmällisesti juurikaan sovi Valtakunnantiehen. Salmisen mukaan Valtakunnantie olisi luultavasti yksi ensimmäisistä asemakaavan aiheuttamista näkyvistä muutoksista pispalalaisten arkielämässä.¹⁶⁰

Valtakunnantien linjaus todettiin kuitenkin epäonnistuneeksi kymmenen vuotta myöhemmin. Tie olisi kulkenut tiheästi asuttujen alueiden läpi, eikä se olisi pystynyt vastaamaan tulevaisuudessa

¹⁵⁷ Tammerkoski 1945, 182.

¹⁵⁸ KTK 1945, kaupunginvaltuuston kertomus, 610–611.

¹⁵⁹ Tammerkoski 1945, 182; KTK 1945, kaupunginvaltuuston kertomus, 610.

¹⁶⁰ Tammerkoski 1945, 184.

kasvavan liikenteen tarpeisiin. Tie oli kaavoitettu liian kapeaksi. Suunnitelmasta ei kuitenkaan täysin luovuttu, vaan Pyynikin läpi kulkevan moottoritien kaavailua jatkettiin 1950-luvun lopulta 1970-luvun puolivälin tietämille.¹⁶¹ Laine ja Peltonen ovat väitöskirjassaan tutkineet tätä prosessia, jota on syytä käydä tässä lyhyesti läpi. Kun Valtakunnantie todettiin puutteelliseksi, se esitettiin yleiskaavan luonnoksessa siirrettäväksi etelämmäksi, jolloin se suuntautuisi Pyynikiltä Varalan kautta Hyhkyn lahden yli. Tähän kaupunginhallitus ei kuitenkaan ollut tyytyväinen ja vuonna 1958 asian tiimoilta järjestettiin Suomen ensimmäinen tiesuunnittelukilpailu.¹⁶² Pyynikki oli tärkeä vapaa-ajanviettopaikka pispalalaisille ja merkittävä avoin tila tiheästi rakennetun alueen kupeessa. Miten tuo tila olisi muuttunut ehdotettujen suunnitelmien mukaan?

Valtakunnantie ja myöhempi Pyynikin moottoritie nähtiin vastauksina kehittyvän liikenteen ja kasvavan kaupungin vaatimuksille. Tampereelta länteen kulki vain yksi pääliikenneväylä, Pispalan kannaksen halkova Pispalan valtatie. Ongelmaksi alkoi nousta paitsi liikenteen määrällinen lisääntyminen, niin myös sen nopeutuminen. Kaupunki kasvoi voimakkaasti ja ympäröivä talousalue kehittyi sekä valtakunnallisen runkotieverkon toteuttaminen ja moottoriajoneuvokannan lisääntyminen loivat painetta Tampereen tieverkoston kehittämiseksi.¹⁶³ Pispalan valtatie oli jäänyt tästä kehityksestä jälkeen, eikä vastannut enää nykypäivän vaatimuksia.¹⁶⁴

Pyynikin kansanpuiston arvo ja merkitys tiedostettiin päättäjien taholla. Harjua pidettiin kaupunkiolosuhteissa ainutlaatuisena nähtävyytenä ja monien kaupunkilaisten nähtiin ajattelevan, että tien vieminen sen kautta hävittäisi korvaamattomia kauneusarvoja. Kilpailun yhtenä tavoitteena olikin luonnon mahdollisimman huolellinen säilyttäminen tai ainoastaan hienovarainen muuttaminen. Tämä tapahtuisi kuitenkin siinä viitekehyksessä, että liikenteen kannalta päästäisiin mahdollisimman hyviin ratkaisuihin.¹⁶⁵ Luonto joutui törmäykseen motorisoidun modernin, urbaanin tilan kanssa. Hienovarainen muuttaminen saattaa kuulostaa moottoritietä suunniteltaessa toivottomalta, mutta tiekilpailun tarkoituksena oli Pyynikin hongikkorinteen pelastaminen. Tähän tavoitteeseen olisi mahdollista päästä, mikäli yhdistetään ja valjastetaan käytäntöön arkkitehdin, insinöörin ja luonnonsuojelijan näkökohdat.¹⁶⁶ Alapeuson kirjoituksesta Tammerkoskeen paistaa

¹⁶¹ Laine & Peltonen 2003, 96–97.

¹⁶² Ibid., 97–98.

¹⁶³ Autoistumisesta lisää seuraavassa alaluvussa.

¹⁶⁴ Laine & Peltonen 2003, 98–99.

¹⁶⁵ Ibid., 99.

¹⁶⁶ Ibid.

läpi epäusko Pyynikin kiertämisen mahdollisuudesta. Tosin hän näkee tien rakentamisen onnistuvan ilman luonnon turmelemista: ”Olisi tietenkin onnellista, että löydetäisiin järkevä ratkaisu tien johtamiseksi Pyynikin ulkopuolelta, mutta ellei niin käy, uskon tien voitavan suunnitella siten, ettei Pyynikin harvinaislaatuinen kauneus kärsi.”¹⁶⁷

Lopulta kilpailun voittajaksi valittiin ehdotus, jossa Pyynikin puistoalue olisi alitettu tunnelilla. Tunnelin toteuttamista pidettiin kuitenkin liian hankalana sen pituuden takia, joten parhaana pidettiin ratkaisua, joka kuljettaisi tien Pyynikin puistoa reunustavien huvilatonttien kautta johdatinautotallien kohdalta Pispalan valtatie viereen. Tällöin tien pohjana olisi paitsi toisarvoista maata, niin se myös mahdollistaisi tien ja rautatien välisen epäesteettisen maaston raivaamisen sekavista rakennelmista. Ala-Pispalan tonttien uhraaminen tielle nähtiin kohtuulliseksi saavutettaviin etuihin nähden.¹⁶⁸ Näin alun perin Pispalan kannaksen eteläpuolelle suunniteltu Valtakunnantie oli muuttunut sen pohjoispuolen halkovaksi Pyynikin moottoritieksi. Pyynikin luonnontilaa pidettiin niin arvokkaana, että sen säilyttäminen koettiin liikennettä helpottavaa moottoritietä tärkeämmäksi. Lisäksi sen ”hienovarainen muuttaminen” olisi ollut niin hankalaa, että tie oli parempi piirtää kiertämään se kokonaan. Tammerkoskeen kirjoittaneen Kaisa Pohjolan sanoin, ”Pyynikki on helmi, joka kaipaa hyvin hellävaraisen käsittelyn, ettei se saisi säröjä pintaansa.”¹⁶⁹

Kilpailun jälkeen moottoritiehanketta, jota suunniteltiin välillä Pispalanharjun eteläpuolelle ja välillä sen pohjoispuolelle, jatkettiin ja kehiteltiin kunnes se 1970-luvun puolivälissä lopulta hylättiin liian kalliina ja Pyynikin maisema-arvoja liikaa tuhoavana. Tätä ennen kaupunginjohtaja Lindfors oli ehtinyt haaveilemaan Pispalan ja Pyynikin pohjoissivuun rakennettavasta mahtavasta kuusikaistaisesta moottoritiestä monitasosiltoineen. Lisäksi Pirkanmaan luonnonsuojeluyhdistys oli perustanut Pyynikkitoimikunnan vastustamaan moottoritiehanketta.¹⁷⁰ Hanke olisi sopinut aseveliakselin päämäärään rakentaa Tampereesta moderni suurkaupunki, mutta lopulta luonnonarvojen säilyttäminen koettiin tärkeämmäksi. Laine ja Peltonen päättelevätkin, että vaikka Tampereella talouteen ja tekniikkaan liittyvä tehokkuuden diskurssi on ollut päätöksiä tehtäessä usein hegemoninen, oli Pyynikin halkominen mahdotonta. Pyynikin arvo oli juurtunut osaksi

¹⁶⁷ Tammerkoski 1959, 335.

¹⁶⁸ Laine & Peltonen 2003, 100–101.

¹⁶⁹ Tammerkoski 1966, 56.

¹⁷⁰ Laine & Peltonen 2003, 102–108.

Tampereen ympäristötietoisuutta ja Pyylikki on sellaisenaan osa Tamperetta. Tätä voi kuvata luonnon pyhittymisenä, joka on ”laadullisen arvottamisen äärimmäinen muoto, joka ei taivu poliittisen kaupankäynnin kielelle.”¹⁷¹

Vaikka autoistuminen ja liikenteen uudet vaatimukset painostivat hallintoa, ei Pyylikki ollut tämän tulkinnan kautta vaihdettavissa tai radikaalisti muokattavissa. Tehokkuuden diskurssi ei päde tilaan, joka on keskustelun yläpuolella. Clark kirjoittaa myös, että moottoritiehankkeen hylkäämisen aikoihin eurooppalaisissa kaupungeissa viheralueet alettiin nähdä arvokkaana luonnonresurssina, jota tulee säilyttää ja tutkia.¹⁷² Tästä katsantokannasta Pyylikin säilyttämisessä ei ollut niinkään kyse luonnonsuojelusta itseisarvollisesti kuin siitä, että Pyylikki nähtiin kaupunkiluontona, joka oli arvokas ja hyödyllinen osa rakennettua ympäristöä. Luultavasti päätöksessä oli kaikuja näistä molemmista näkökannoista. Autoistuminen oli kuitenkin Tampereella nopeaa ja autot löivät Pyylikin säilymisestä huolimatta leimansa Pispalan avoimeen kaupunkitilaan.

3.2 Autot modernisaation merkinä

*Ennen autojen aikakautta oli Pispala tavallaan kuin hyljeksittyä syrjäseutua. Se oli ikävän tien takana ja muutenkin elämänsä puolesta lapsipuolen asemassa. Niinhän on aina kaupungin liepeillä.*¹⁷³

Tie- ja vesirakennushallituksen yli-insinööri Väinö Suonio totesi 1960-luvun alkupuoliskolla kaupunkikuvan ja kaupungin tulevaisuutta ajatellen, että auto, joka kulkuvälineenä takaa suurimman yksilöllisen vapauden, on ihanneväline myös kaupungissa. Suunnittelun on otettava tämä huomioon ja mikäli liikenneverkko ei toimi, alkaa kaupunki rappeutumaan. Autoliikenne syrjäyttää tulevaisuudessa muut liikkumismuodot.¹⁷⁴ Lefebvre kuvaa kaupunkien muutosta vastakohtaparilla implosion-explosion, jonka seurauksena risteyskohdat ja liikenne ovat muuttuneet asutettuja tiloja tärkeämmiksi.¹⁷⁵ Lefebvre ajattelusta kirjoittanut Neil Brenner tulkitsee implosion-explosionin dynamiikan havainnollistavan, miten kapitalistinen

¹⁷¹ Laine & Peltonen 2003, 120.

¹⁷² Clark 2009, 329.

¹⁷³ Tammerkoski 1938, 93.

¹⁷⁴ Laine & Peltonen 2003, 104.

¹⁷⁵ Lefebvre 2005, 94.

kaupungistumisprosessi purkaa ja uudelleenmuodostaa historialliset kaupunkikeskustat luoden uusia, erityisesti kapitalistisiksi muodoiksi urbaanista keskittymisestä ja toisarvoistumisesta.¹⁷⁶ Vanha kaupunkirakenne ja vanhat rakennukset saavat siirtyä uusien, tehokkaampien ja nopeampien tieltä. Mikäli vuoden 1945 asemakaava olisi toteutunut sellaisenaan, ei implosion-explosionin soveltaminen Pispalaan olisi kovinkaan kaukaa haettava.

Rasilan mukaan aikakausi toisesta maailmansodasta 1990-luvulle oli ennen kaikkea auton aikaa, jolloin tuo kulkuväline muuttui ”harvojen yksinoikeudesta jokamiehen käyttöesineeksi.”¹⁷⁷ Tampereella henkilöautojen nopein yleistymisvaihe sijoittui 1960-luvulle. Vuonna 1950 rekisteröityjä henkilöautoja oli ollut 1232 ja määrä kasvoi vuoteen 1960 tultaessa jo 7658:saan. 1960-luvun aikana lukumäärä kasvoi yhä voimakkaammin ja vuoteen 1970 mennessä rekisteröityjä henkilöautoja oli Tampereella 28 273.¹⁷⁸ Määrä ylitti Tampereen autoennusteen, joka vuoden 1970 kohdalla oli noin 25 000 kappaletta.¹⁷⁹ Tämä ei voinut olla vaikuttamatta kaupunkikuvaan. Paisunut autokanta aiheutti painetta myös avoimen kaupunkitilan lisäämiselle pysäköintitilan muodossa. Erään pispalalaisen muistoissa ”silloin jo – kuusikymmentäluvun lopulla – näytti siltä että tulevaisuuden Pispalassa on paljon suurempi suru autopaikoista kuin lasten hiekkalaatikoista.”¹⁸⁰ Pysäköintialueita käsitellään tarkemmin seuraavassa luvussa, torien ja aukoiden yhteydessä.

Autot saattoivat kaupunkikuvaan tullessaan aiheuttaa päänvaivaa Pispalan mäkiä potkukelkoilla laskeville,¹⁸¹ mutta niiden vaikutus nähtiin myös positiivisena. Nimimerkki Pirkka kirjoittaa vuonna 1938 Tammerkoski-lehdessä ilmestyneessä tekstissään *Syyspakinaa Pispalasta* Pispalan olleen ennen autojen saapumista hyljeksittyä syrjäseutua, ”mutta autot ovat korottaneet Pispalan, niinkuin ne aivankuin jotkin löytöretkeilijät ovat etsineet maamme syrjäseudut ja yhdistäneen ne muun maailman, eritoten kaupunkien kanssa.”¹⁸² Autot edustivat uutta modernia aikakautta ja ne yhdistivät kaupunkien laita-alueet niiden keskuksiin. Teitä piti levennää ja päällystää, joista ensin mainittu soi mahdollisuuden parempaan hallintaan, sillä avoimen tilan lisääntyminen teki ihmisen

¹⁷⁶ Brenner 2000, 369.

¹⁷⁷ Rasila 1992, 264.

¹⁷⁸ Ibid., 265.

¹⁷⁹ Tammerkoski 1959, 335.

¹⁸⁰ Jansson & Seppälä 2005, 9.

¹⁸¹ Helenius 2001, 70.

¹⁸² Tammerkoski 1938, 93.

näkyvämmäksi. Pirkka toteaa, että "ei ole enää ollenkaan hävettävää tunnustaa asuvansa Pispalassa."¹⁸³

Liikenteen kehityksen myötä kaupunkien kasvaminen ja alueiden liittäminen toisiinsa muuttui helpommaksi. Pirkka kirjoittaa pakinassaan, miten kaupungin imusuonet työntyvät aina vain kauemmaksi. Vaikka hän ei suoraan rinnasta autoteitä imusuoniin, toimivat ne hyvänä vertauskuvana teistä; "Pispala on jo vallattu kaupungille, hienoimmat hiussuonet tunkeutuvat yhä loitommalle. Kaupunki vetää lakkaamatta uutta voimaa syvältä maaseudun uumenista."¹⁸⁴ Salminen kirjoittaakin vuoden 1945 asemakaavan yhteydessä Pispalan olevan Suur-Tampereen liitoskysymyksenä vain pieni osa sitä suurta asemakaavoitustyötä, joka odottaa kaupungin rakennusviranomaisia.¹⁸⁵ Ensimmäisen asemakaavan aikaan Pispala eli vielä selkeästi kasvavan kaupungin ja sen tarpeiden, sekä oman luonteensa säilyttämisen ja kehittämisen ristipaineessa.

Autoilla ajettavat tiet kulkivat kuitenkin vain harjun pitkittäissuunnassa, jolloin poikittaissuunnassa tapahtuva liikkuminen tapahtui pitkälti kävellen portaita pitkin. Pispalalaisten muistoissa esiintyvät huonosti hoidetut tiet, mäkien ja rappusten kiipeäminen sekä nykyajan mukavuuksien puuttuminen.¹⁸⁶ Joillekin kaupungin ytimen ulkopuolella asuminen ei sopinut ollenkaan; "laitakaupungit ovat aina ikäviä asuinpaikkoina, kulkuyhteydet hankalia ja ihmisetkin vallan toisenlaisia verrattuna keskikaupungin asukkaisiin."¹⁸⁷ Kahdeksankymmentävuotiaasta Maria Sinisalosta, joka oli asunut Pispalassa 70 vuotta, mutta oli nyt muuttamassa pois Pohjola kirjoittaa, että "onhan hän jo pitkän elämän mäkiä ja rappuja juossut ja vaikka jalka vieläkin nousee ketterästi, ei varmaan kukaan kadehdi, että ihminen sellaisen aherruksen jälkeen pääsee vihdoin nauttimaan nykyajan mukavuuksista."¹⁸⁸ Kalevasta muuttaneen Urvikon pariskunnan puolestaan todetaan olevan vielä nuoria ja pystyvän kulkemaan mäkiä vaivatta.¹⁸⁹ Tilan kokemukseen vaikutti siis huomattavasti kyky liikkua. Nuorelle, liikuntakykyiselle ihmiselle tila näyttäytyi eri lailla kuin vanhemmalle, jonka liikuntakyky ei ollut enää niin hyvä. Kaupunkiin liittymisen jälkeen katuja ryhdyttiin hiekoittamaan, mutta kaikkia alueen kujia ei pystynyt hoitamaan sillä hiekoitusautoilla ei

¹⁸³ Tammerkoski 1938, 93.

¹⁸⁴ Ibid., 94.

¹⁸⁵ Tammerkoski 1945, 184.

¹⁸⁶ Tammerkoski 1966, 41–56.

¹⁸⁷ Ibid., 41.

¹⁸⁸ Ibid., 42.

¹⁸⁹ Ibid.

päässyt joka paikkaan. Tämä oli kuitenkin parannus aiempaan, jolloin ikäihmiset kulkivat Huugo Jokisen mukaan talvisin hiekkakupillisen kanssa sirotellen sitä eteensä.¹⁹⁰

Koska kadut olivat kapeita, tonteilla ei ollut tilaa autoille ja pysäköintialueita ei juurikaan ollut, muuttuivat autot olennaiseksi osaksi Pispalan kaupunkikuvaa. Seuraava lainaus kertoo paitsi tästä, myös yleisemmin Pispalan luonteesta: ”Pispala on lauantaina avara autojen korjaamo, jossa joka kolmas mies kynii ajokkinsa sisäkaluja. Joka kolmas mies istuskelee porukoissa taikka eukon kanssa pihamaalla keinutellen. Loput? Jossain, missä lie.”¹⁹¹ Autot pysäköitiin kaduille ja porukoinnin keskittyessä auton lähistölle saatettiin sen ikkunat aukaista ja soittaa musiikkia radiosta.¹⁹² Autot toisaalta tukkivat avointa tilaa, mutta toisaalta tekivät siitä aktivoivampaa ja eläväisempää. Auto oli eräänlainen kohtaamisen paikka, ei ainoastaan kulkuneuvo.

Vaikka autojen määrä lisääntyi, ei pispalalaisten muistelmista löydy juurikaan mainintoja niiden aiheuttamasta melusta. Outi Ampuja on Suomessa tutkinut äänimaisemia ja melun historiaa, ja hänen mielestään ympäristömelu ja sen leviäminen on keskeisin äänimaisemiin liittyvä ongelma.¹⁹³ Kaupunkiympäristöön usein liitetty melu on koettu olevan yhteydessä modernisaatioon ja laajentuvaan yhteiskunnalliseen suunnitteluun. Ampuja käyttää keinotekoisien äänimaiseman käsitettä: ”Uuden käsitteen avulla voisi tarkastella äänimaisemassa tapahtuneita laadullisia ja määrällisiä muutoksia nimenomaan modernisaation myötä tapahtuneiden teknologisten, rakenteellisten, taloudellisten ja ehkä aatteellistenkin muutosten seurausilmiönä.”¹⁹⁴ Keinotekoisuus viittaa käsitteen taustalla piilevään ajatukseen luonnon ja kulttuurin vastakkainasettelusta. Hiljaisuus edustaa luontoa ja ”luonnollista”, kun taas melu on kulttuurista, keinotekoista ja tunkeilevaa. Melu ei kuitenkaan ole kaupunkiympäristöön välttämättömästi kuuluvaa, vaan keinotekoisuuden käsitteeseen liittyy, että siihen on mahdollista puuttua.¹⁹⁵ Pispalaan ei yhdistetty melua, joten ei ollut ongelmaa johon puuttua. Autoteiden vähäinen määrä ja se, ettei näillä alueen sisäisillä teillä voinut ajaa niin kovaa, oli varmasti osasyynä tähän. Toinen syy on mahdollisesti se, ettei Pispala muuttunut moderniksi kaupunkiympäristöksi, vaan pysyi

¹⁹⁰ Jansson & Seppälä 2005, 47.

¹⁹¹ Ibid., 57.

¹⁹² Ibid.

¹⁹³ Ampuja 2005, 183.

¹⁹⁴ Ibid., 184.

¹⁹⁵ Ibid., 188–191.

olemuksestaan kaupungin ja maaseudun välimaastossa. Toisin olisi saattanut käydä, mikäli kadut olisivat pirstoneet Pispalan ympäristön.

3.3 Pysähtyneisyyden ajasta uuteen asemakaavaan

*Pispala, joka silloin kuului Pohjois-Pirkkalaan ja liitettiin kaupunkiin v. 1937, ei ole paljonkaan muuttunut näitten vuosikymmenien aikana. Tosin valtatiet on kunnostettu, mutta itse harju on pysynyt samanlaisena, koskemattomana näihin vuosiin saakka.*¹⁹⁶

Joillekin vuoden 1945 asemakaavan hyväksymisen jälkeinen aika merkitsi pysähtyneisyyttä, sillä enää ei voinut rakentaa kuten tahtoi. Kirsti Salo puhuu tästä ajasta, joka päättyi 1970-luvulla uuteen asemakaavaan, stagnaation kautena. Hänen mukaansa alueen sosiaalinen ja fyysinen rakenne rappeutui ja hän vertaa Pispalasta muuttoa maalta paoksi; "muutettiin sinne, missä oli sähköhella ja jääkaappi, kiiltävä keittiö ja parikin kamaria --." ¹⁹⁷ Salon kanssa samoilla linjoilla on vuonna 1966 kirjoittanut Kaisa Pohjola, jonka mukaan Pispala ei juurikaan ollut muuttunut kaupunkiliitoksen jälkeen. Hän piti kuitenkin muutamia puutalojen lomaan ilmestyneitä kivitaloja kauniina ja maisemaan hyvin sopivina. ¹⁹⁸ Modernin kaupungin tuomista Pispalaan ei pidetty asukkaiden kannalta ainoastaan negatiivisena asiana, vaan jotkut pitivät sitä toivottavana ja tarpeellisena, mutta pettyivät siihen, ettei tätä saatu toteutettua. Ensimmäisen asemakaavan, jonka oli tarkoitus edistää alueen uudistamista, nähtiin hidastavan kehitystä. Uudessa asemakaavassa esimerkiksi todettiin Pispalan asunto-olojen olevan tilastojen mukaan huomattavasti muun kaupungin keskitason alapuolella. ¹⁹⁹

Hidasta muutosta kuvaa vuoden 1970 asemakaavaluonnoksen suunnitteluraportin analyysi Pispalasta normatiivisena naapurustona, "joka on sosiaalinen instituutio käsittäen yhtenäisiä naapuruusyksiköjä, joissa tavat ja naapurioikeus säännöstelevät asukkaiden välisiä suhteita – muistuttaen luonteeltaan entisiä kyläyhteisöjä." ²⁰⁰ Suunnittelutalouden aikakautena tämä tuskin

¹⁹⁶ Tammerkoski 1966, 41.

¹⁹⁷ Salo & Patjas 1999, 12.

¹⁹⁸ Tammerkoski 1966, 41.

¹⁹⁹ KTLV 1976, 9.

²⁰⁰ KTLV 1970, 7.

vastasi asunalähiön, mikäli Pispalaa voi sellaisena pitää, ihannetta. Pispalan muokkaaminen aseveliakselin hyvinvointikaupungin rakentamisen avuksi osoittautui vaikeaksi.

Pispalan omaperäisyyttä ja luonnetta kuitenkin myös arvostettiin, ja uuden asemakaavan yhtenä tavoitteena oli alueen perinteikkään ja omaleimaisen ympäristön arvostaminen sekä sen luonteen osittainen säilyttäminen. Lisäksi pyrittiin taloudellisesti toteuttamiskelpoiseen ratkaisuun, jotta otettaisiin huomioon yhdyskunnan jo olemassa oleva rakenne, maasto sekä maanomistussuhteet. Ratkaisun olisi taattava edellytykset ”toiminnallisesti ja ympäristöllisesti korkeatasoisen yhdyskunnan rakentumiselle.”²⁰¹ Suurin osa kaava-alueesta oli edelleen yksityisessä omistuksessa, mutta katualueet kuuluivat kaupungille.²⁰² Mitä tämä tarkoitti teiden ja katujen suunnittelun kannalta?

Uuden asemakaavan suunnitteluraportissa ja yleisselostuksessa kerrotaan hyvin voimakkaiden liikenne-elementtien olevan ominaisia Pispalan-Pyynikin kannakselle. Pyhäjärven ja Näsijärven väliin mahtuivat niin moottorikatutyypinen Paasikiventie, sen suuntaisesti kulkeva rantatie, Tampereen läntinen moottoritie sekä Pispalan valtatie. Jälkimmäistä kuvataan ainoaksi puhtaaksi katumaiseksi väyläksi. Toisin kuin ensimmäisen asemakaavan aikaan, jolloin katujen tuli pirstoa alueen ympäristö, nyt katuverkko jätettiin pienimuotoiseksi ja väylien suunnittelussa käytettiin pohjana suurimmaksi osaksi jo olemassa olevia katualueita.²⁰³ Pispala koettiin nyt rakenteeltaan periaatteessa valmiiksi kokonaisuudeksi.²⁰⁴ Lisäksi raportissa todetaan, ettei Pispalan synnyttämä liikenne kuormita liiaksi keskustan katuverkkoa, sillä se on suhteellisen vähäistä.²⁰⁵ Pispalan katuja määrittä enemmän jalankulku, vaikka autot yleistyivätkin.

Liikenteen määrä vaikuttaa siihen, millaisena tilana kadut ja tiet koetaan. Woolley kirjoittaa 1970-luvun alussa tehdystä tutkimuksesta San Franciscossa, missä todetaan, että vähäliikenteisen kadun varrella asuvat näkivät sen omana alueenaan. Heillä oli paljon ystäviä ja tuttavuuksia samalla kadulla asuvien keskuudessa ja he olivat tietoisia katu ympäristön yksityiskohdista. Tässä oli suuri ero verrattuna ihmisiin, jotka asuivat kaduilla, jotka olivat raskaasti liikennöityjä. Nuo kadut aiheuttivat stressiä ja sulkeutumista, ja niillä asuvat käyttivät katuja ainoastaan kun siihen oli tietty tarve.²⁰⁶

²⁰¹ KTLV 1970, 8.

²⁰² KTLV 1976, 8.

²⁰³ KTLV 1970, 16–17; KTLV 1976, 34.

²⁰⁴ KTLV 1976, 29.

²⁰⁵ KTLV 1970, 17.

²⁰⁶ Woolley 2003, 81.

Pispalassa kokoonnuttiin kaduille, kuten esimerkiksi edellisessä alaluvussa huomasimme. Pispalalaiset eivät myöskään sulkeutuneet koteihinsa, vaan tapasivat toisiaan eivätkä vältelleet katujen käyttämistä. Kadut olivat pispalalaisten omaa aluetta, yhteisesti käytettävää tilaa.

Sisäisten kulkuyhteyksien turvaamiseksi oli välttämätöntä rakentaa kaikkina vuodenaikoina käyttökelpoinen jalankulkuverkosto. Tästä syystä jalankulkukatujen laatutaso tuli saada korkeaksi ja esimerkiksi porraskadut oli varustettava lumen- ja jäänsulatuslaitteilla. Uusia katuja ei kuitenkaan ollut tarkoitus paljoo rakentaa, vaan myös jalankulkuväylät sijoittuisivat pääasiassa vanhoille katualueille ja kulkuväylille.²⁰⁷ Jalankulkuväylien tarkoituksena ei ollut palvella ainoastaan liikumisen funktiota, vaan ahtauden vuoksi niistä oli suunniteltava monikäyttöistä avointa kaupunkitilaa. Jyrkillä rinnealueilla jalankulkualueet toimivat myös oleskelu- ja leikkialueina.²⁰⁸ Puistoja käsitellessämme tulemme huomaamaan, että viheralueiden suunnittelulla pyrittiin saamaan lapsia pois kaduilta. Pispalassa katuja suunniteltiin niin, että lapset voisivat käyttää katuja leikkialueina. Pispalan kadut olivat siis toiminnallisia alueita, joilla aikuiset kokoontuivat korjaamaan autojaan ja lapset leikkimään leikkejään. Suunnittelussa kiinnitettiin erityistä huomiota lasten liikumiseen ja turvallisuuteen,²⁰⁹ mutta katujen käyttöön tarvittiin epäilemättä myös tietynlaista epävirallista normistoa, mikä luultavasti vahvisti Pispalan luonnetta kyläyhteisönä. Maasto piti huolen, että tämän muuttuminen oli hidasta.

Myös uuden asemakaavan suunnitteluraportissa todetaan ajo- ja jalankulukatujen rakentamisen teknisesti erittäin vaikeaksi vaikeasta maastosta johtuen. Koska alueella oli suhteellisen vähän käyttökelpoisia vapaa-alueita, avoimia tiloja, tuli niiden lisäämiseksi käyttää etenkin jalankulku- ja porraskatujen rakentamisen ohessa hyväksi maaston suomat mahdollisuudet muodostaa terassimaisia oleskelutiloja syntyviin tasanteisiin.²¹⁰ Porraskadut määrittivät paitsi Pispalan maisemaa ja asukkaiden liikkumista, niin myös avoimien tilojen muotoutumista. Tämän lisäksi ne vaikuttivat myös palveluiden jäsentymiseen. Palveluita on syytä käsitellä tässä luvussa, sillä ne sijoittuivat Pispalassa katujen ja teiden varsille, ja olivat täten osa tuota tilaa.

Pispalan palveluita pidettiin suunnittelijoiden toimesta melko heikkoina niin kaupallisten kuin julkisten palveluiden osalta. Alueelle ei ollut muodostunut selvää palvelukeskusta ja esimerkiksi

²⁰⁷ KTLV 1970, 18.

²⁰⁸ Ibid.

²⁰⁹ KTLV 1976, 35

²¹⁰ KTLV 1970, 13.

myymälät sijaitsivat hajallaan ja olivat pieniä. Ylä-Pispalassa myymälät olivat osittain keskittyneet helppokulkuisimpien katujen varsille ja yleensä lähelle poikittaissuuntaan kulkevia porraskatuja.²¹¹ Suuri osa Pispalan sisäisestä liikenteestä tapahtui jalan näin porraskatuja pitkin, joten oli luonnollista, että myös palvelut järjestäytyivät osittain näiden ihmisvirtojen varrelle. Koska Pispalassa ei ollut suuria vapaita alueita, ei palveluitakaan voitu juuri keskittää esimerkiksi ostoskeskusten yhteyteen. 1970-luvun asemakaavan yleisselostuksessa palveluiden verrattain pienen määrän syynä pidettiin keskustan läheisyyttä.²¹²

Ostoskeskuksia oli tarkoitus rakentaa ensimmäisen asemakaavan mukaan samalla, kun puutalot korvattaisiin moderniin kaupunginosaan kuuluvilla kivirakenteisilla taloilla. Uusia moderneja kivirakennuksia olisivat esimerkiksi juuri kauppakeskukset ja tornitalot.²¹³ Bauman, joka näkee kaupungin toisilleen vieraiden (ja sellaisiksi jäävien) ihmisten kohtauspaikkana, pitää ostoskeskuksia tiloina, jotka tasoittavat ihmisten välisiä eroja ja luovat turvaa. Toisilleen tuntemattomat ihmiset voivat tuntea yhteenkuuluvuutta toteuttaessaan yhteistä päämäärää, kuluttamista.²¹⁴ Ihminen kohtaa toisen kuluttajana, mikä toimii ikään kuin naamiona, anonymiteetin suojana. Tilassa pätevät tällöin myös kuluttamisen säännöt ja normit, jotka ohjaavat ihmisten käyttäytymistä ja tekevät näin ollen heidän hallitsemisensa helpommaksi. Kauppakeskuksilla olisi siis voinut osaltaan vastata kaupungin turvattomuuteen, jollaisena myös Pispalan aluetta pidettiin.

Uudessa asemakaavassa näkyi selkeästi Pispalan erityispiirteiden arvostuksen nousu. Kaupallisten palveluiden kerrosalamäärä suunniteltiin niin suureksi, että se mahdollistaisi myös matkailu- ja erityispalveluiden sijoittumisen Pispalaan. Tämä nähtiin tarpeelliseksi, sillä ”jos Pispala säilyttää erikoispiirteensä ja mielenkiintoisuutensa tulevaisuudessakin, olisi tällaisten palvelujen sijoittaminen alueelle hyvinkin soveliaista. (vrt. pikku-hotellit, erikoisravintolat, taiteilija- ja käsityöläiskorttelit jne).”²¹⁵ Matkailuun ja käsi- ja taideteollisuuteen liittyvien kivijalkatoimintojen lisääntyminen saattaisi myös mahdollistaa muunlaisten palveluiden syntymisen alueelle.²¹⁶ Pispalaa ei nähty enää niinkään ikävänä laitakaupunkina kuin ainutlaatuisena ja omaperäisenä asuinalueena,

²¹¹ KTLV 1970, 13.

²¹² KTLV 1976, 11.

²¹³ Helenius 2001, 22–23.

²¹⁴ Bauman 2002, 120–123.

²¹⁵ KTLV 1970, 14.

²¹⁶ KTLV 1976, 40.

jolla oli arvoa paitsi sen asukkaille, myös muualta tuleville matkustajille. Suunnittelijat kuitenkin pitivät tätä ehdollisena, sillä ei ollut varmaa tulisiko Pispala säilyttämään erityispiirteensä.

Uuden asemakaavan tuli olla sellainen, että se mahdollistaisi todennäköisen hajanaisesti ja vähitellen tapahtuvan rakentamisen ja muuttuvat käsitykset rakennus- ja ympäristösuunnittelussa.²¹⁷ Kaavan yleisselostuksen lopuksi todetaan, että sen toteutuminen tulee luultavasti tapahtumaan hitaasti sekä eriaikaisesti ja -paikkaisesti. Tästä huolimatta kaupungin pitäisi nopeasti ryhtyä toteuttamaan omaa osuuttaan, josta korostetaan etenkin katuverkoston vaativan laadullista parannusta.²¹⁸ Avoimen tilan käytön kannalta tämä olisi ollut tärkeää, sillä jo pelkästään maastonmuotojen takia se oli riippuvaista ihmisen liikuntakyvystä. Sisäinen liikenne nojasi porraskatuihin, joiden kulkemisen riippuvuutta olosuhteista ja vuodenaajoista haluttiin vähentää. Katujen laadullisen parantamisen tarpeen ymmärtää hyvin myös siltä kannalta, että vaikka 1900-luvulla autojen asema liikennesuunnittelussa tuli määrääväksi, niin Pispalassa kadut eivät palvelleet pelkästään autoliikennettä. Pispalan kadut olivat avointa kaupunkitilaa, joka oli toiminnallista ja sosiaalista.

²¹⁷ KTLV 1976, 25.

²¹⁸ Ibid., 55.

4. Aukiot ja torit – jäljellä ainoastaan merkitysten kerrostumia

*Pian tämän jälkeen saavutaankin Pispalan torille, joka on pieni, hiukan viehättävä, ruohoinen aukeama Pispalan valtatie oikealla puolella. Lähellä toria on Pispalan kirkko, joka alkuaan on rakennettu rukoushuoneeksi.*²¹⁹

Aukioita tarvitaan monenlaisiin tarkoituksiin, minkä takia niiden riittävä varaaminen on tulevaisuutta ajatellen erittäin tärkeitä. Näin totesi Meurman *Asemakaavaopissaan*.²²⁰ Lähes samaan hengenvetoon hän kuitenkin huomauttaa, että aukioden rakentaminen on usein hyvin riippuvaista toteuttamisajankohdan tarpeista. Meurman jakaa aukiot kolmeen eri tyyppiin, juhla-aukioihin, kauppatoreihin ja liikenneaukioihin. Näistä etenkin juhla-aukiot, eli niin sanotut monumentaaliaukiot, ovat enemmän kuin muut asemakaavan osat toteuttamisaikaansa sidottuja.²²¹ Vaikka esimerkiksi tällaiset juhla-aukiot sijoitetaan yleensä kaupunkien keskustoihin edustuksellisille paikoille, eikä Pispalan kaltaisiin asuin- ja kaupunkiosiin, on mielestäni syytä käydä lyhyesti läpi kaikkia kolmea aukioden muotoa, sillä ne valottavat eri suunnista ja näkökulmista aukioden funktioita kaupunkitilassa.

Juhla-aukioden riippuvuus toteuttamisajankohdasta perustuu siihen, että ne rakennetaan huomattavimpien yleisten rakennusten edustalle ja niiden tyylin on seurattava ja täydennettävä näitä rakennuksia. Keskiajalla tämä tarkoitti sitä, että aukio rakennettiin säännönmukaisesti kirkon ja raatihuoneen edustalle. Meurman kuvaa juhla-aukioita kaupunkien suurimmiksi näyttely- ja kokoussaleiksi, sillä ”monenlaisten kilpailujen, kongressien ja näyttelyiden yhteydessä tarvitaan niitä retkeilyjen lähtöpaikkoina, tilapäisinä autojen parkitusalueina, mainos- ja näyttelyrakennusten sijoituspaikkoina jne.”²²² Tällaiset torit toimivat paitsi näyttösten ja kohtaamisten paikkoina, niin myös tiloina, joissa julkinen valta teki itsensä näkyväksi. Valta on ymmärrettävä tässä tapauksessa laveasti, sillä poliittisen vallan lisäksi juhla-aukioilla näkyviä saattoivat olla myös uskonnollisen ja taloudellisen vallan symbolit.

²¹⁹ Tammerkoski 1943, 103.

²²⁰ Meurman 1947, 210.

²²¹ Ibid., 210–212.

²²² Ibid., 211.

Pispalan kannalta tämä on oleellista, koska alueen liittäminen kaupunkiin tarkoitti sitä, että sinne tuli rakentaa moderni kaupunkiin olennaisesti liittyviä palveluita. Näitä palveluita varten rakennettaville taloille haluttiin tontit paitsi käytännöllisiltä, myös edustavilta paikoilta. Ensimmäisessä asemakaavaehdotuksessa luetellaan useita nykypäivän kaupungille välttämättömiä rakennuksia, kuten kansa- ja ammattikoulut, poliklinikat, kerhotalot, sairaalat, poliisi- ja paloasemat, sekä erilaiset kunnallishallinnon elimet.²²³ Moderni kaupunkiympäristö vaati toimiakseen modernin kaupungin infrastruktuurin. Julkisen vallan järjestämät koulutus, sairaista huolehtiminen ja tautien ehkäiseminen, sekä yleisen turvallisuuden järjestäminen, olivat välttämättömiä. Edustavilla paikoilla sijaitsevat julkiset rakennukset korostaisivat ja vahvistaisivat valta-asetelmia ja sitoisivat Pispalan tiukemmin kaupungin yhteyteen. Lefebvre on todennut, että julkiset rakennukset toteuttavat kahta tavoitetta, taloudellista vaihtoa ja hallintaa vallan kautta. Julkiset rakennukset myös tiivistävät voimakkaasti sosiaalisia suhteita. Esimerkkeinä Lefebvre nostaa muun muassa koulut ja poliisiasemat.²²⁴ Pispalan aukioista suurinta, Pispalan toria, ei voi pitää varsinaisena juhla-aukiona, ja koska aukioita oli muutenkin vähän, oli kaupungin symbolit sijoitettava hajautetummin ja ei niin näkyville paikoille. Pispala oli osa kaupunkia, josta aseveliaxseli lähtisi rakentamaan hyvinvointiyhteiskuntaa, mutta on kyseenalaista, miten paljon julkiset rakennukset tiivistäisivät alueen sosiaalisia suhteita.

Juhla-aukioiden lisäksi kauppatorit ovat määrittäneet kaupunkikuvaa jo hyvin pitkään. Kauppatorit ovat paikkoja, joihin alun perin maaseudun viljelijät ja käsityöläiset tulivat kauppaamaan tuotteitaan. Kauppatori ja juhla-aukio saattavat olla kaupungissa yksi ja sama paikka,²²⁵ jolloin nämä käsitteet eivät viittaa kahteen eri tilaan, vaan saman tilan eri funktioihin. Eletyn tilan käsitteen kautta tarkasteltuna juhla-aukio ja kauppatori ovat tilan eri merkityksiä, jotka ovat muodostuneet erilaisissa vuorovaikutustilanteissa. Näitä merkityksen muodostamisen tilanteita ovat jaksottaneet esimerkiksi sadonkorjuuajat ja valtiolliset juhlapäivät. Torien merkitys kaupankäyntipaikkoina on vähentynyt etenkin rikkaissa länsimaissa, joissa elintarvikekauppa on siirtynyt erilaisiin super- ja hypermarketteihin, mutta tämä ei poista torikauppaan liittyvää merkitysten kerrostumaa näistä aukioista.

²²³ KTK 1945, kaupunginvaltuuston kertomus, 612.

²²⁴ Lefebvre 1991, 227.

²²⁵ Meurman 1947, 211.

Kauppatorit ovat rauhoitettua tilaa, mikä tarkoittaa sitä, että kaupankäynti on rauhoitettu sitä haittaavalta liikenteeltä. Meurman huomauttaa lisäksi, että aukioalueen eristäminen ja rauhoittaminen ajoliikenteeltä on välttämätöntä muillakin aukioalueilla niiden käytön tarkoituksenmukaisuuden takia. Näiden aukioden vastakohtana Meurman pitää liikenneaukioita, jotka palvelevat vilkasliikenteisillä paikoilla pääasiassa ajoliikenteen ja paikoituksen järjestämistä. Nimensä mukaisesti tällaisia aukioita suunniteltaessa on otettava huomioon ennen kaikkea se, että liikenne voi tapahtua ilman häiriöitä, katkeamatta ja sujuvasti siten, että vältetään vaarallisten törmäyspisteiden syntymiseltä. Vaikka tällä tarkoitetaan pääasiassa ajoliikennettä, on suunnittelussa turvattava myös jalankulkijoiden liikenne.²²⁶

Aukioden riittävä määrä asemakaavassa on tärkeää edellä lueteltujen funktioiden lisäksi siksi, että ”ne myöhemmin tulevaisuudessa saattavat osoittautua erittäin tärkeiksi odottamattomia asemakaavallisia tarpeita tyydytettäessä.”²²⁷ Aukiot lisäävät myös asutuksen väljentymistä, mutta samaan aikaan on varottava liian suurien, ”erämaamaisiksi” muotoutuvien aukioden suunnittelemista, joista on Meurmanin mukaan Suomen kaupungeissa useita varoittavia esimerkkejä. Suunnittelussa on huomioitava aukion ja sitä reunustavien rakennusten mittasuhteet, jotta näiden välinen suhde muodostuisi sopusointuiseksi.²²⁸ Aukioden on siis toteutettava paitsi funktionaalisia, myös esteettisiä tavoitteita. Tällöin suunnittelussa aktualisoituvat niin käytännölliset kuin taiteelliset arvot.

Koska Pispala oli alueena jo rakennettu, ja koska suurin osa kaava-alueesta oli yksityisessä omistuksessa, ei asemakaavoihin ollut helppoa suunnitella aukioita. Ensimmäisessä asemakaavassa oli vielä joitain aukioita, mutta uuteen asemakaavaan tultaessa nämäkin olivat hävinneet suunnittelupapereista. Osasyynä tähän varmasti olivat myös maaston muodot. Aukioden vähäinen määrä tarkoitti sitä, että Pispalan kaupunkitila oli jäykkää, mikäli Meurmanin kuvailemia tärkeitä odottamattomia asemakaavallisia tarpeita syntyisi. Ensimmäisessä asemakaavassa aukiot joutuivat palvelemaan pitkälti liikenteen tarpeita. Kauppatorina toiminut Pispalan tori puolestaan merkitsi vanhemmille pispalalaisille muistoja alueen menneestä ajasta.

²²⁶ Meurman 1947, 212–213.

²²⁷ Ibid., 213.

²²⁸ Ibid.

4.1 Aukiot pysäköinnin paikkoina

*Toinen kysyi kuin kokemuksesta, kuka sinne keskuspysäköintialueelle uskaltaa autonsa jättää pojankölvien kolhittavaksi.*²²⁹

Näin totesi eräs kuuntelija vuonna 1969 järjestetyssä tiedotustilaisuudessa, jossa uuden asemakaavan suunnittelijat ja pispalalaiset saivat vaihtaa ajatuksiaan. Pispalan autoja varten luvattiin rakentaa keskuspysäköintialueita, jotka toteutettaisiin vaiheittain kaupungin ohjauksen alaisuudessa ja joista kaupunki keräisi maksut ja ylläpitokustannukset parkkipaikkojen lunastajilta. Tuohtunut pispalalainen ei halunnut jättää autoaan yleiselle pysäköintialueelle, sillä se altistaisi hänen mukaansa autonsa ilkeille. Suunnittelija vastasi tähän kysymällä, onko pispalalaisen pakko hankkia oma auto kolhittavaksi? Olivathan suunnitellut linja-autoreitit riittäviä palvelemaan Pispalan liikennetarvetta: ”Linja-auto takaa tasavertaisen liikennepalvelun kaikille. Niin toteutuu demokratian aate.”²³⁰ Demokratian korostaminen tietoisesti oli Rasilan mukaan osa suomalaisen sodan jälkeisen yhteiskunnan rakentamista ja funktionalismia.²³¹ Pispalan suunnittelussa tämä näkyi vielä 1970-luvun kynnyksellä.

Uutta asemakaavaa suunnittelemaan lähdettäessä valiteltiin, että suunnittelija antaa tulevaisuuden pispalalaiselle hyvin niukasti autotilaa. Mikäli autolle ei ole paikkaa, se jätetään hankkimatta. Toisaalta Janssonin ja Seppälän kokoamissa muistelmissa todetaan, että hyvien joukkoliikennedyteyhteyksien vuoksi pispalalainen ei pyri auton omistajaksi, vaikka muualla Tampereella ihmiset tavoittelevat sitä. Jos pispalalainen tästä huolimatta auton hankkii, on hänen käytettävä keskuspysäköintialueita, sillä omille tonteille ei ollut pääsyä kaduille tulleista ajokielloista johtuen.²³²

Ajokiellot eivät olleet kaikkien asukkaiden mieleen. Kyseenalaistettiin se, miksei kujilla mahtuisi ajamaan tulevaisuudessakin, jos se onnistuu nytkin. Alhaiset nopeusrajoitukset ja joidenkin katujen määrääminen yksisuuntaisiksi riittäisivät.²³³ Katujen sulkeminen liikenteeltä on ymmärrettävää, sillä kuten edellisessä luvussa huomasimme, avoimen kaupunkitilan vähäisen määrän vuoksi kaduista oli tehtävä monikäyttöisiä. Mikäli katu oli suunniteltu siten, että sen yksi funktio oli toimia lasten

²²⁹ Jansson & Seppälä 2005, 61.

²³⁰ Ibid., 59–61.

²³¹ Rasila 1992, 155–156.

²³² Jansson & Seppälä 2005, 59

²³³ Ibid.

leikkipaikkana, on kadulla kulkevaa liikennettä rajoitettava. Avoin tila, tässä tapauksessa katu, ei ole tällöin kaikkien käytettävissä, vaan kollektiivihyödykkeen kuluttamisessa on täytettävä tietyt ehdot.

Jos uudessa asemakaavassa autojen paikoitus keskittyi keskuspysäköintialueisiin, ensimmäisessä asemakaavassa se ohjattiin jo olemassa oleville, joskin vähälukuisille, aukioille. Ateenassa vuonna 1933 pidetty kansainvälisen arkkitehtiliiton kokous lujitti ajatusta, jonka mukaan kaupungin toiminnot jakautuvat hallintoon, työntekoon, asumiseen, vapaa-ajan virkistykseen ja liikenteeseen. Tämä toimintojen eriyttäminen oli tuotava myös eri kaupunkialueille, minkä mahdollisti osaltaan autojen yleistyminen. Liikkuminen oli tehokkaampaa. Rasilan mukaan tämä näkyi varsin selkeästi Tampereen asemakaavasuunnittelussa.²³⁴ Ateenan kokouksen jaottelu kaupungin toiminnoista seuraa Le Corbusierin funktioiden jaottelua. Mikäli Rasila on oikeassa sen näkymisestä asemakaavasuunnittelussa Tampereella, voidaan sanoa myös Pispalan kaavoituksen seuranneen yleistä kehitystä. Paikoituksen järjestäminen oli osa liikennetoiminnon tehostamista.

Pispalan tori, jota käsitellään omassa luvussaan, oli ainut kauppatoriksi suunniteltu, kun taas muista aukioista Ahjolanaukio ja Palokunnantori tarkoitettiin ensisijaisesti ajoneuvojen pysäköimistä varten.²³⁵ Aukioista ei juuri muuten ole mainintoja ensimmäisessä asemakaavassa, joten voidaan päätellä, että niiden tarkoituksena oli palvella pääasiassa yhtä kaupungin toimintoa, liikkumista. Tätä tukee se, että myös kauppatoriksi tarkoitettu Pispalan torista osa oli kaavoitettu paikoitukselle.²³⁶ Kopomaan huomio julkisten kaupunkitilojen muotoutumisesta läpikulkualueeksi liikennevirroille on sovellettavissa Pispalan kehitykseen, ainakin aukoiden osalta. Ajoneuvot oli huomioitava liikenteessä paitsi liikkuvina, myös pysähtyneinä.²³⁷

Kehityksen voi nähdä myös osana laajempaa julkisen muutosta. Tori ei enää aktivoidu asuntojen edusalueena, mihin aiemmin asuintilat ovat toiminnallisesti avautuneet. Le Corbusierin ja Ateenan arkkitehtikokouksen periaatteiden mukaista julkisen muutosta on kuvattu siirtymänä kaupungista, jossa rakentaminen on perustunut yksityisen ja julkisen jakoon, kaupunkiin, jonka sektoroituminen, jakautuminen sekä lohkoutuminen perustuvat funktioille ja tarpeille.²³⁸ Avoimesta kaupunkitilasta tuli rationaalisempaa ja sen käytöstä ohjatumpaa.

²³⁴ Rasila 1992, 156–157.

²³⁵ KTK 1945, kaupunginvaltuuston kertomus, 611.

²³⁶ Ibid.

²³⁷ Tammerkoski 1950, 265.

²³⁸ Kopomaa 1997, 36

Aukiot joutuivat tässä tilan rationalisoinnissa liikenteen armoille. Ensimmäistä asemakaavaa seuranneen kymmenluvun aikana liikenteen merkitys jopa ylikorostuu Tampereen asemakaavasuunnittelussa, ainakin kaupungin asemakaava-arkkitehti Alapeuson artikkelien perusteella. Vuonna 1950 hän kirjoitti pysäköintipaikkojen tarpeen lisääntyvän tulevaisuudessa huomattavasti, sillä normaalin kehityksen vallitessa Tampereen moottoriajoneuvojen määrä tulisi kaksinkertaistumaan kymmenessä vuodessa. Koska Suomi oli kuitenkin jäänyt sotien takia kehityksessä jälkeen moneen varakkaampaan maahan verrattuna, saattaisi syntyneen vajauksen täyttäminen kiihdyttää kehityksen vieläkin nopeammaksi. Tästä syystä liikenteen vaikutukset ja vaatimukset tulevat yhä suuremmaksi tekijäksi asemakaavoituksessa.²³⁹

Liikenteen merkityksen korostuminen Tampereen asemakaavasuunnittelussa johtui pitkälti kaupungin maantieteellisestä sijainnista, kuten myös sekä asutuksesta että ympäristöstä; ”liikenteen suunnittelun tärkeys on erikoisen suuri juuri sellaisella kapealla, laajoja maakunta-alueita yhdistävällä kannaksella, jollaisella Tampere sijaitsee, varsinkin kun suunnittelua rajoittaa vanha, tiheä asutus ja maankuulun Pyynikin luonnonkauneuden säilyttämisen tarve.”²⁴⁰ Tämän kaltaiset rajoitukset pakottivat suunnittelijoita käyttämään hyväkseen jo olemassa olevaa avointa tilaa, sillä uuden rakentaminen oli vaikeaa. Pispalassa, jossa asutus oli hyvin tiheää, aukiot oli otettava hyötykäyttöön. Vanhalle Pispalan torille kehitys tarkoitti sen merkitysten muuttumista ja sukupolvien vaihtumisen myötä vanhojen merkitysten hidasta katoamista.

²³⁹ Tammerkoski 1950, 265.

²⁴⁰ Tammerkoski 1959, 335.

4.2 Pispalan tori – muistoja ja merkityksiä vanhasta Pispalasta

*Pispalan tori on lähitienoineen ollut vanhan Pispalan keskus. Alkuaan se oli markkinapaikka. Markkinoiden siirryttyä Tampereelle Pispalan tori säilyi tavallisena myyntitorina aina talvisodan aikoihin saakka.*²⁴¹

Meurmanin jaottelua käyttäen Pispalan tori toimi pääasiassa kauppatorina, mutta sillä oli myös juhla-aukion piirteitä. Maamerkkeinä torin lähistöllä toimivat alun perin rukoushuoneeksi rakennettu Pispalan kirkko sekä Pispan talot, jotka ovat toimineet niin Pispalan ensimmäisenä kansakouluna, käräjätupana, sairaalana kuin majatalonakin. Lisäksi torin kupeessa sijaitsivat Provastin talot, joiden päärakennus purettiin vuonna 1987. Helenius kritisoi uutta, 1970-luvun asemakaavaa prosessia siitä, että siinä korostettiin alueen kokonaisuuden suojelua, mutta yksittäisistä rakennuksista ei sanottu mitään. Purkupäätösten osuessa historiallisiin rakennuksiin, kuten Provastin taloihin (myös Pispan talot purettiin vuonna 1994), Helenius kirjoittaa: ”Alueen kokonaisuuteenko yksittäiset, alueen vanhimpaa historiaa edustavat rakennukset eivät kuulu? Eivät.”²⁴²

Uuden rakentamisen tieltä jouduttiin raivaamaan merkitysten kerrostumia, jotka ulottuivat pitkälle Pispalan historiaan. Pispalan torin merkitys kauppatorina oli kuitenkin alkanut laskea jo paljon aiemmin. Heleniuksen mukaan sotavuodet ja elintarvikepula olivat lamauttaneet torimyyntin, eikä se elpynyt parempienkaan aikojen palattua.²⁴³ Eletyn tilan käsitteeseen kuuluu, että merkitysten kerrostumat eivät ole annettuja, vaan ne muotoutuvat yhä uudelleen käyttäjän ja tilan vuorovaikutuksessa. Kun Heleniukselle Pispalan tori ympäristöineen on eräänlainen muistomerkki vanhasta Pispalasta, niin Tammerkosken kirjoituskilpailuun osallistunut 13-vuotias Maire Kuronen näki tilan hyvin eri tavalla. Hän kuvaa toria pieneksi, hiukan viehättäväksi, ruohoiseksi aukeamaksi Pispalan valtatievarrella.²⁴⁴ Kuronen kokee tilan enemmänkin esteettisenä kuin historiallisena. Eletyssä tilassa on läsnä vahva ajallinen elementti. Tuanin mukaan lapsi kokee ajan eri tavalla kuin aikuinen, minkä takia myös hänen kokemuksensa paikasta on erilainen. Aikuinen ei voi tuntea paikkaa kuten lapsi, sillä heidän tuntemuksensa ajasta eivät kohtaa toisiaan.²⁴⁵ Nuori koululainen

²⁴¹ Helenius 2001, 72.

²⁴² Ibid., 72–73.

²⁴³ Ibid., 72.

²⁴⁴ Tammerkoski 1943, 103.

²⁴⁵ Tuan 2001, 186.

katsoo tilaa tässä hetkessä ja vasta muodostaa merkityksiä vuorovaikutuksessa sen kanssa, kun taas vanhempi historioitsija ja muistelijä liittää omat merkitysten kerrostumansa tilaan muokaten kokemustansa siitä.

Ensimmäisessä asemakaavassa Pispalan tori määriteltiin kauppatoriksi. Torista ei kuitenkaan tullut liikenteeltä rauhoitettua tilaa, sillä Kannaksenkatu kulki sen läpi erottaen torista kolmion, joka oli tarkoitettu pysäköimistä varten.²⁴⁶ Tori oli Pispalan harvoista aukioista ainoa, joka ei ollut ensisijaisesti ajoneuvojen pysäköintiin tarkoitettu. Tästä huolimatta suunnittelussa ei käytetty Meurmanin periaatetta rauhoittaa kaupankäynti liikenteeltä. Osasyynä tähän saattoi olla se, että aukioita oli asuntoalueesta ainoastaan noin puolitoista hehtaaria, joka muodosti hieman yli kahden prosentin osuuden kokonaisalasta.²⁴⁷ Aukioiden osuus oli häviävän pieni. Salmisen ensimmäistä asemakaavaa tukevassa artikkelissa ei tämän tilaston lisäksi mainita aukioita laisinkaan, mistä voidaan päätellä, että ne eivät olleet päällimmäisenä suunnittelijoiden mielessä. Pääpaino oli liikenteen järjestämisessä, joten myös Pispalan torin oli mukauduttava sen tarpeisiin.

1900-luvun puolivälin jälkeen torien rooli alkoi muuttua myös muualla Suomessa. Helsingissä Hakaniemen torista tuli 1960-luvun alussa julkisen liikenteen lähtöalue, jolloin torista varattiin oma lohkonsa henkilöliikenteen edellyttämäksi liikennealueeksi.²⁴⁸ Kuten Mumford totesi, ”uudessa asemakaavassa ei ollut enää sijaa markkinatorille, jossa kansa saattoi kokoontua; uuden asemakaavan kaaret ja tähdet vilisevine ajoneuvoineen eivät jättäneet tilaa kaupustelemiselle ja tinkimiselle.”²⁴⁹ Kopomaa kirjoittaa Hakaniemen vuoden 1978 liikenneuudistusten yhteydessä, että kaavoituksessa keskeinen tavoite oli liikennettä edistävä kaupunkisuunnittelu.²⁵⁰ Tämä on näkynyt Pispalan aukioiden suunnittelussa selkeästi jo ensimmäisessä asemakaavassa. Toiseen tultaessa Pispalan torille ei löytynyt enää edes liikennettä palvelevaa funktiota.

Uudessa asemakaavassa ei ollut enää mainintaa Pispalan torista, eikä muistakaan aukioista. Vanhan asemakaavan vajaa puolitoista hehtaaria oli surkastunut olemattomaksi, eikä uudessa asemakaavassa enää ollut toreja tai aukioita laisinkaan.²⁵¹ Yhtenä syynä tähän on varmasti sama

²⁴⁶ KTK 1945, kaupunginvaltuuston kertomus, 611.

²⁴⁷ Tammerkoski 1945, 184; Vertailun vuoksi esimerkiksi puistoja oli kaavoitettu 30,90 hehtaaria. KTK 1945, kaupunginvaltuuston kertomus, 616.

²⁴⁸ Kopomaa 1997, 59.

²⁴⁹ Mumford 1949, 78.

²⁵⁰ Kopomaa 1997, 62.

²⁵¹ KTLV 1976, 60.

kuin palveluiden vähäisyyteen, nimittäin keskustan läheisyys.²⁵² Toisena voidaan pitää vaikeaa maastoa, jonka todettiin vuoden 1970 suunnitteluraportissa tekevän katuaukioiden rakentamisen teknisesti erittäin vaikeaksi.²⁵³

Kaavoituksen kehityksestä ja Heleniuksen kommentteista voi päätellä, että vaikka Pispalan luonnetta haluttiin kokonaisuudessaan suojella, suunnittelijoiden käsitys tämän merkityksestä saattoi olla hyvinkin erilainen asukkaisiin verrattuna. Pispalan toriin ja sen ympäristöön kasaantuneet merkitysten kerrostumat kertoivat Heleniukselle Pispalan historiasta ja sen asukkaiden vaiheista. Nämä tilat eivät kuitenkaan enää palvelleet modernisoituvan kaupungin ja kaupunginosan tarpeita, joten ne saivat väistyä uusien, kehitystä palvelevien tieltä. Aukioiden osalta Pispalan avoin kaupunkitila pienentyi, joten muiden avoimen tilan muotojen tuli toteuttaa Meurmanin korostamaa asutuksen väljentyemisestä. Harjula kuitenkin kirjoittaa, kuinka

jotkut vanhat pispalalaiset muistavat vielä lapsuutensa aikojen markkinakojuja Pispalan valtatie molemmiin puolin, kuhisevaa väkijoukkoa, juoruilevia akkoja, meluavia mukuloita, holkkisaimaata veteleviä ukkoja, happaman leivän, rievän ja hevosenmakkaran tuoksua, voita, silakoita, siankylkeä, hevosen hirnahtelua.²⁵⁴

Merkitykset ja niiden kerrostumat ovat rakennettua ympäristöä kestävämpiä. Suunnitteluraportissa kerrotaan Pispalassa vaikuttavan ”edelleen sen syntyhistoriaan liittyvät perinteet, jotka pitävät pispalalaiset koossa ja saman yhteishengen alaisina vielä nykyäänkin.”²⁵⁵

²⁵² KTLV 1976, 11.

²⁵³ KTLV 1970, 13.

²⁵⁴ Harjula 2015, 14.

²⁵⁵ KTLV 1970, 7.

5. Viher- ja urheilualueet – suunniteltua ja omaehtoista

*Arkkitehti **Matti Lindbergin** mielestä Pispala on keidas keskellä kaupunkia. Niin hän ajattelee joka aamu kävellessään Pispalanharjulta Pyynikin metsän halki työpaikalleen.²⁵⁶*

Viheralueita käsiteltäessä on mahdotonta sivuuttaa 1900-luvun alkupuoliskolla vaikuttanutta puutarhakaupunki-ideologiaa. Siemenet tälle ajattelulle kylvettiin 1800-luvulla teollistumisen ja kaupungistumisen lieveilmiöiden pintaan nousemisen myötä. Mumford nostaa esiin muutaman nimen ajattelutavan kehittämisessä, joista ensimmäinen on Robert Owen. Hän oli tehtailija, joka ryhtyi itse vastustamaan koneteollisuuden aiheuttamia sosiaalisia haittavaikutuksia. Owen ehdotti rakennettavaksi sopusuhtaisia, pieniä yhdyskuntia avoimelle maaseudulle. Yhdyskuntien rakentamisen ja ylläpidon maksaisi teollisuustuotanto. Hänen hengenheimolaisenaan Mumford pitää Charles Fourieria, jonka ajattelussa yhdistyivät kollektiivisten työläisasuntojen ja yhdyskunnan rakentaminen. Teollisuuden harjoittajien oli myös usein pakko rakentaa asuntoja työntekijöilleen, mikäli yritys sijaitsi maaseudulla. Tällä kehityksellä Mumford näkee yhteyden runsaasti avointa tilaa sisältävien keskiluokan esikaupunkien syntyyn, vaikkakin tässä vaiheessa yhdyskunnat olivat vielä suorassa yhteydessä teollisuuteen. 1900-luvun kaupunkisuunnittelun kannalta tärkeä oli lisäksi Henry Georgen huomio ”villin lännen” asuttamisesta, jonka mukaan väestötiheyden kasvu nostaa automaattisesti maan arvoa. Yksityisessä omistuksessa oleva maa rasitti kustannuksillaan kaikkia niitä, joiden oli pakko käyttää sitä hyväkseen.²⁵⁷

1800-luvulla nämä ajatuksenlangat jäivät vielä irrallisiksi ja niiden reaalin vaikutus yhteiskuntaan oli vähäinen. Tämä muuttui 1900-luvun taitteessa, jolloin ajatukset yhdistyivät Ebenezer Howardin teoksessa *The Garden Cities of To-Morrow*. Puutarhakaupunki oli ratkaisu väestön kasvuun sekä kertymiseen teollisuuskeskuksiin ja suurkaupunkeihin. Ongelman toisena puolena oli lisäksi maaseudun tyhjentyminen. Puutarhakaupunki pyrkikin yhdistämään sekä kaupungin että maaseudun ja Howard itse kuvailikin sitä näiden kahden avioliitoksi. Mumford korostaa puutarhakaupunkiaatteessa kolmea huomionarvoista ja oleellista seikkaa. Ensinnäkin puutarhakaupungissa maa ei ole jaettu yksityisomaisuudeksi, vaan sitä hallinnoi kehitystä ohjaava yhteinen viranomaislainen. Tällöin maan arvonnousu koituu yhdyskunnan hyväksi ja mahdollistaa

²⁵⁶ Harjula 2015, 98.

²⁵⁷ Mumford 1949, 329–331.

alueen järjestelmällisen kehittämisen. Toiseksi tunnusomaista puutarhakaupungille on kasvun valvonta ja rajoitettu väestömäärä. Mikäli palvelujen tarjonta taloudelliselle ja sosiaaliselle elämälle ei enää onnistu, on raja tullut vastaan ja rakennettava uusi puutarhakaupunki. Kolmas huomionarvoinen piirre on toimintojen tasapaino. Tällä Howard tarkoitti niin alueellista tasapainoa kaupungin ja maaseudun välillä kuin sisäistä tasapainoa kodin, teollisuuden ja markkinoiden välillä sekä poliittisten, sosiaalisten että virkistystoimintojen kesken.²⁵⁸

Sellaisenaan puutarhakaupunki-ideologiaa oli kuitenkin vaikeaa toteuttaa kaupunkisuunnittelussa. Tähän Mumford pitää syynä sitä, että se on ”ainoastaan yhteistoiminnalle ja sosiaaliseen suunnitelmaan perustuvan yhteiskunnan luonnollinen muoto.”²⁵⁹ Tuossa yhteiskunnassa maanviljelys on tasavertainen teollisuuden kanssa ja maanomistuksen ja -hallinnan sosiaalinen pohja on tukevasti yhteiskunnan käsissä. Puutarhakaupunki vaatisi laatijakseen kuntaa laajemman alueellisen toimijan ja se voi syntyä vain, jos poliittiset ja taloudelliset instituutiot tähtäävät alueen uuteen kukoistukseen.²⁶⁰

Puutarhakaupunkia voi pitää eräänlaisena yhteiskuntautopiana, jossa sopiva määrä ihmisiä asuu alueella, joka on harmoninen sekoitus kaupungin ja maaseudun parhaita puolia. Kaupunki- ja viheraluesuunnittelun kannalta se osoitti kuitenkin suuntaa kohti tasapainoisia kaupunkiyhdyskuntia tasapainoisilla alueilla. Kaupunkia ei nähdä itsessään pahana, vaan päinvastoin puutarhakaupungeilla pyrittiin inhimillisen kulttuurin prosessien ja välineiden laajempaan levittämiseen. Tämä tapahtuisi kuitenkin samaan aikaan maaseudun hyveiden, elähdyttävän ympäristön ja elämänmyönteisten intressien, tiivistämiseen näiden kaupunkien puitteissa.²⁶¹ Puutarhakaupunkiajattelu on selkeästi nähtävissä Le Corbusierin luonnehtimissa kaupungin aktiviteeteissa ja yleisemmin funktionalismissa. Sen henki heijastuu myös Meurmanin tiivistyksessä Eliel Saarisen kaupunkisuunnittelun periaatteista, joiden johtoajatuksena on ”ihmisen paras, niin henkisesti kuin aineellisesti.”²⁶²

Viheralueet ovat mielenkiintoinen tarkastelukohde suomalaisen kaupungin kontekstissa. Laura Kolben mukaan suomalainen kaupunki ”on elänyt kahden tilan, luonnon ja sivilisaation, suunnitellun

²⁵⁸ Mumford 1949, 331–333.

²⁵⁹ Ibid., 336.

²⁶⁰ Ibid.

²⁶¹ Ibid.

²⁶² Meurman 1947, 75.

ja suunnittelemattoman välimaastossa.”²⁶³ Kaupunkikulttuurin olennaisena osana on ollut suhde luontoon ja vihreyteen, mikä korostuu nykyaikaiseen urbaaniin elämään kuuluvissa esikaupunki- ja lähiöasumisessa. Nämä ovat välitilaa, joissa luonto metsikköineen ja puistoineen on tärkeänä osana kaupunki-identiteettiä. Metsälähiöiden metsät luovat muistoja kotiympäristöstä ja toimivat vapauden ja luonnollisuuden tiloina.²⁶⁴ Vaikkei Pispalaa voi pitää varsinaisena metsälähiönä, siihen sopii kuvaus luonnon ja sivilisaation välimaastossa elävänä tilana, joka ei oikein ole kaupunkia, muttei maaseutuakaan. Toisaalta se on samaan aikaan näitä molempia, eräänlainen tilallinen hybridi, jossa yhdistyvät maaseutuaktiviteetit ja kaupunkitila sekä kaupunkiaktiviteetit ja maaseututila. Tällaisessa hybriditilassa viheralueet sekä urheilualueina käytettävät vapaat avoimet tilat saivat erilaisia merkityksiä niin suunnittelijoiden kuin käyttäjien puolelta.

5.1 Vihreyttä ja virkistystä – suunnitellut viheralueet

*Runsas vanha asutus on ollut esteenä tilavien puistoalueiden järjestämiselle.*²⁶⁵

Analysoitaessa viheralueita Suomessa 1940-luvun lopulta 1970-luvun puoliväliin on syytä muistaa, että Suomi pysyi maalaismaisena verrattain pitkään ja suuri muutto kaupunkiin alkoi vasta 1960-luvulla. Niinpä esimerkiksi 1900-luvun alkupuoliskolla Helsingin viheralueiden tavoitteina olikin tarjota paitsi lapsille kokemuksia elämästä maaseudulla, niin myös tuoda maaseudun ja maalaismaisen luonnon tuntua kaupunkiin.²⁶⁶ Lento, joka on tutkinut Helsingin viheralueita vuodesta 1917 vuoteen 1960, kirjoittaa, ettei näitä koskeva retoriikka juurikaan muuttunut tutkimanaan ajanjaksona. Retoriikkaan kuului viheralueiden tervehenkisyyden ja terveysvaikutusten korostaminen samalla, kun varoiteltiin urbaanin elämän haittavaikutuksista. Viheralueiden väitettiin suojelevan asukkaiden sekä henkistä että fyysistä terveyttä, etenkin heidän, jotka olivat muuttaneet maalta. Tähän ajatteluun kuului kuitenkin se, että viheralueet olisivat säänneltyjä. Tämä näkyi kenties selkeimmin siirtolapuutarhoissa, jotka olivat tarkkaan kontrolloituja useilla rajoituksilla. Esimerkkinä tällaisista on pysyvän asumisen kieltäminen siirtolapuutarhatonteilla.²⁶⁷ Myös Tampereella käytettiin vastaavanlaista retoriikkaa, kuten tuleamme näkemään. Pispalassa näiden tavoitteiden

²⁶³ Kolbe 2005, 337.

²⁶⁴ Ibid., 337–338.

²⁶⁵ KTK 1945, kaupunginvaltuuston kertomus, 613.

²⁶⁶ Lento 2006, 201.

²⁶⁷ Ibid., 206.

toteuttaminen oli kuitenkin lähtökohtaisesti hankalaa johtuen alueen ominaisluonteesta.

Viheralueiden rooli ei ole kuitenkaan ainoastaan maaseudun tai luonnon tuominen urbaaniin tilaan. Viheralueet ovat sosiaalista tilaa ja esimerkiksi puistot ovat julkisia kulttuurien paikkoja, jotka mahdollistavat sosiaaliset kokoontumiset ja vapaamuotoiset tapaamiset. Puisto voi yhdistää monenlaisia ihmisiä. Viheralueiden avoimuus ja julkisuus tekevät niistä tärkeän kulttuuriselle identifikaatiolle sekä sosiaaliselle kiinnittymiselle naapurustoon.²⁶⁸ Laajemmalla tasolla viheralueet olivat osa eurooppalaista kaupunkikuvaa. Lento toteaa, miten 1800-luvun lopulla Helsinkiin vaadittiin puistoja ja vehreitä bulevardeja, koska myös Berliinissä, Lontoossa ja Pariisissa oli sellaisia. Helsinkiin pyrittiin luomaan illuusio metropolista, vaikka kaupungissa oli tuolloin vain noin 60 000 asukasta.²⁶⁹ Illusion ja viheralueista nauttimisen ei tarvinnut myöskään rajoittua ulkotiloihin. Helsingin esikaupunkeja tutkinut Niemi kirjoittaa miten rakennusten suuret ikkunat muodostivat tilallisen jatkumon ulko- ja sisätilojen välille sallien vihreyden kokemisen myös sisätiloissa.²⁷⁰

Salmisen mukaan maasto olisi antanut ainutlaatuiset mahdollisuudet rakentaa Pispala Tampereen suosituimmaksi asuntokaupunginosaksi.²⁷¹ Toisaalta jyrkkä maasto ja runsas sekä tiheä vanha asutus asettivat haasteensa Pispalan alueen suunnittelulle. Poikittaiskatuja olisi haluttu rakentaa, mutta jyrkkyyden takia nämä piti korvata portailla varustetuilla puistokaistoilla. Vanha asutus puolestaan oli esteenä tilavien puistoalueiden toteuttamiselle. Harjun eteläpuolinen ranta-alue koetettiin kuitenkin saada "yleiseen käyttöön koko yhteiskunnan virkistysalueeksi."²⁷² Jo mainittujen eristysvyöhykkeiden lisäksi vapaat alueet jakautuivat puistoihin, urheilualueisiin ja uimarantaan. Puistoalueen, johon kuuluivat muiden muassa Pispalanranta, Pispalanpuisto ja Pyykin luonnonpuisto, tarkoituksena oli rikastuttaa kaupunkikuvaa ja tyydyttää kaupunkilaisten virkistystarpeet. Vaikka puistoalueet olivat kapeita, ne nähtiin erinomaisiksi paloturvallisuuden kannalta.²⁷³ Puistojen rakentaminen veisi kuitenkin pitkän ajan, sillä lähes kaikki tonttimaata oli yksityisomistuksessa. Täten julkinen avointen tilojen järjestäminen oli riippuvaista yksityisestä asemakaavan mukaisesta asuntorakentamisesta.²⁷⁴

²⁶⁸ Clark & Jauhiainen 2006, 7–8.

²⁶⁹ Lento 2006, 188.

²⁷⁰ Niemi 2006, 211.

²⁷¹ Tammerkoski 1945, 182.

²⁷² KTK 1945, kaupunginvaltuuston kertomus, 613.

²⁷³ Ibid., 611–613.

²⁷⁴ Tammerkoski 1945, 184.

Vuoden 1945 asemakaavaehdotuksessa Pispalan maa-alueen käytöstä 38 prosenttia oli kaavoitettu katumaaksi ja 6 prosenttia urheilualueiksi. Katumaasta puolestaan puistoja oli 63 prosenttia kun asuntokatujen, teollisuuskatujen ja liikennekatujen yhteenlaskettu osuus oli 34 prosenttia.²⁷⁵ Viheralueiden osuus suunnitelmassa oli merkittävä. Etelärantaan suunnitellun kansankylpylän olikin tarkoitus valmistuessaan tyydyttää "kymmenien tuhansien ihmisten päivittäisen virkistystarpeen uimarantoinen, tennis-, pesäpallo- ja jalkapallokenttineen."²⁷⁶ Rantaan suunnitellut laiturit paitsi sitoisivat rantahiekkaa ja jakaisivat rannat viihtyisiin lahdelmiin, niin myös mahdollistaisivat suurjännitepylväiden asettamisen ilman, että niille tarvitsisi tehdä rantaan omaa eristysvyöhykettä.²⁷⁷ Tilalla olisi tällöin ollut viihtyvyyden parantamisen lisäksi funktionaalinen puoli, joka mahdollistaisi kaupungin tarvitsevan sähkön saannin. Mielenkiintoista on, ettei esityksessä mainita mitään suurjännitepylväiden mahdollisista haittapuolista, esimerkiksi maiseman kannalta. Näköaloja pidettiin kuitenkin Pispalan vahvuutena, ja esimerkiksi asemakaava-arkkitehti Salminen kirjoitti niiden olevan mieltä ylentäviä.²⁷⁸

Ensimmäinen asemakaava kiinnosti alueen asukkaita ja sai heidät pohtimaan asuinalueensa tulevaisuutta. Helenius kertoo kuinka "sanomalehdistä luettiin, miten uuden asemakaavan mukaan Pispalan terassimaiset rakennukset riippuvine puutarhoineen luovat Välimeren seutujen tunnelman. Pihakeskusteluissa mietittiin, millainen se Välimeren tunnelma olisi. Ulkomailla ei vielä silloin käyty."²⁷⁹ Clark ja Jauhiainen ovat korostaneet yksilöiden merkitystä kaupunkisuunnittelussa 1900-luvun ensimmäisellä puoliskolla, sillä ammattilaisuus ja kansainvälinen verkostoituminen antoivat heille arvovaltaa.²⁸⁰ Puhe "Välimeren tunnelmasta" saattoi olla kaukana Pispalan asukkaiden arkikokemuksesta ja täten korosti eroa heidän ja kaupunkisuunnittelijoiden välillä. Tämän kaltaisella retoriikalla ei haettu kuitenkaan vain vaikuttavuutta lehdistössä, vaan esimerkiksi Tampereen kaupungin asemakaava-arkkitehti Eelis Kaalamo käytyään vuonna 1930 opintomatkalla Saksassa, Tanskassa ja Ruotsissa vakuuttaa matkakertomuksessaan yleisten töiden lautakunnalle "kaikkialla ulkomailla asemakaavoja suunniteltaessa" kiinnitettävän "erikoista huomiota puistojen, uimarantojen ja muiden vapaitten paikkojen järjestelyyn."²⁸¹ Kansainväliset vaikutteet palvelivat

²⁷⁵ KTK 1945, kaupunginvaltuuston kertomus, 615–616. Tekstin luettavuuden takia olen pyöristänyt prosenttiluvut lähimpään prosenttiin.

²⁷⁶ Tammerkoski 1945, 184.

²⁷⁷ KTK 1945, kaupunginvaltuuston kertomus, 613.

²⁷⁸ Tammerkoski 1945, 184.

²⁷⁹ Helenius 2002, 22.

²⁸⁰ Clark & Jauhiainen 2006, 26.

²⁸¹ KTK 1930, kertomus Tampereen kaupungin yleisten töiden lautakunnan toiminnasta, 98.

sekä innoittajina että toiminnan perusteluina.

Kaupunginpuutarhuri Viljo Tarko kirjotti vuonna 1941 Tammerkoskessa ilmestyneessä artikkelissaan *Tampereen puistojen kehityksestä* etteivät

puistot enää ole ainoastaan koristeellisena aineksena kaupunkikuvassa, vaan nyt tajutaan niiden suuri sosiaalinen ja hygieninen merkitys. Tämä on erikoisesti tärkeä Tampereen tapaisessa tehdaskaupungissa, jossa suurimmalla osalla asujaimistosta ei ole varaa, eikä tilaisuutta työajan päätyttyä kesällä mennä maalle virkistymään.²⁸²

Puistot edustivat maaseudun puhtautta ja raikasta ilmaa tehdaskaupungissa, jonka kaupunkikuvaa määrittivät muun muassa tehtaan piiput ja niistä nouseva savu. Viheralueet mahdollistivat kehon ja mielen virkistymisen sekä työkyvyn ylläpidon. Helsingin puistoja tutkinut Maunu Häyrynen kirjoittaa, kuinka ”puistoympäristöt ovat tilaa, jossa liikutaan ja käyttäytyään tiettyjen sosiaalisten sääntöjen mukaan, tilan representaatioita tai kuvauksia ihannetilasta, sekä myös elettyjä ympäristöjä.”²⁸³ Tätä tilaa on pyritty käyttämään työväestön sivistämiseen ylhäältä käsin tarjoamalla sille kulttuurisia malleja. Näin puistojen luonne on myös ideologinen, olemassa olevaa yhteiskuntajärjestystä vahvistava.²⁸⁴ Puistoihin sijoitettiin taideteoksia, paitsi matkailijoita houkuttelemaan, myös tuomaan arvokkuutta. Tilassa liikkuja ei voinut käyttäytyä kuinka tahtoi. Puistot pyrittiin pitämään siisteinä, sillä ”puistojen kunto ja siisteys antavat vieraillekin sen asukkaista samanlaisen kuvan.”²⁸⁵ Vuoden 1945 asemakaavassa virkistys ja suunniteltujen viheralueiden vaikutus kaupunkikuvaan oli otettu eksplisiittisesti huomioon.

Pispalan tapauksessa puistoalueet muistuttivat kuitenkin enemmän hallitsematonta luonnontilaa kuin normitettuja suunniteltuja viheralueita. Vuonna 1969 valmistelemaan aloitetun uuden asemakaavan suunnitteluraportissa vuodelta 1970 todetaan, että tasaisemmilla ranta-alueilla ja loivilla rinnealueilla istutetut puutarhat ovat ajan saatossa kasvaneet hyvin reheviksi. Alueen suurin puisto, jyrkkärinteinen Pispalan itäpuolella sijaitseva Pyynikinpuisto oli läpikotaisin taajan puuston peittämä. Lisäksi rakentamattomilla, yhtenäisillä vapailla alueilla, kuten Ala-Pispalan ja Tahmelan ranta-alueilla, kerrottiin lehtomaisten metsiköiden olevan leimaa-antavia.²⁸⁶ Pispalan puisto- ja

²⁸² Tammerkoski 1941, 85.

²⁸³ Häyrynen 1994, 13.

²⁸⁴ Ibid.

²⁸⁵ Tammerkoski 1941, 85.

²⁸⁶ KTLV 1970, 4. Sama kuvailu toistuu identtisenä asemakaavan yleisselostuksessa vuodelta 1976. KTLV 1976, 14.

muut viheralueet eivät välttämättä vastanneet suunnitteluihanteita, mutta ne korostivat tilan omaleimaista luonnetta, jossa maaseutu ja kaupunki, luonto ja abstrakti, elivät rinta rinnan. Tämä on yhä harvinaisempaa ja Lefebvre on esimerkiksi todennut, että luonto ja luonnollinen tila ovat katoamassa meiltä, mikä korostaa jokaisen luonnollisen objektin, kuten puiden ja ruohikon, symbolista arvoa.²⁸⁷

Uuden asemakaavan yhtenä tavoitteena oli ”Pispalan omaleimaisen ja perinteikkään ympäristön arvostaminen ja sen luonteen osittainen säilyttäminen.”²⁸⁸ Suunnitteluraportissa puistojen pinta-ala oli kuitenkin pienentynyt noin 20 hehtaariin vuoden 1945 asemakaavaehdotuksen noin 30 hehtaarista, laajempien puistoalueiden sijoituessa lähinnä ranta-alueille.²⁸⁹ Puistojen kaltaisten vapaiden alueiden muodostamista rajoittaviksi seikoiksi mainittiin niin olemassa oleva rakennuskanta ja maanomistussuhteet kuin vaikea maasto. Lisäksi korostettiin tavoitteena olevan edellytysten luominen vähitellen ja hajanaisesti tapahtuvalle, joustavalle rakentamiselle.²⁹⁰ Omaleimainen ja perinteinen ympäristö näyttäisi suunnittelijoiden silmissä viittaavan lähinnä rakennettuun ympäristöön. Raportissa todetaankin uudelleen rakennettavien asuntoalueiden vapaiden alueiden muodostuvan ”pääasiassa piha-alueista ja jalankulkuväylistä varsinaisten korttelikohtaisten yhteisten puistojen ja leikkialueiden lukumäärän jäädessä vähäiseksi.”²⁹¹

Tampereen kaupunginpuutarhuri Viljo Tarko kirjoitti 1950-luvun alkupuolella etenkin lasten leikkipaikkojen olevan yhtenä tärkeänä painopisteenä Tampereen puistojen kehityksessä. Lapset haluttiin saada pois kaupungin kaduilta.²⁹² Näkemys kaupungin katujen negatiivisesta vaikutuksesta nuorisoon oli iskostunut heihin itseensäkin. Esimerkiksi eräässä Tammerkosken kirjoituksessa kansakoululainen Timo Haapanen toivoo nuorison viettävän mieluummin aikaa puistoissa kuin kadulla huonossa seurassa.²⁹³ Pispalassa katuja ei nähty näin huonossa valossa, mikä saattaa johtua siitä, ettei Pispalaa pidetty vaarallisena ja turmelevana kaupunkitilana.

Kaupunkipuiston ja puistopolitiikan kansainvälisessä kehityksessä lasten huomioimisen nouseminen suunnittelun keskiöön sijoittuu vaiheeseen, jota Häyrynen kuvaa siirtymänä maisemapuistosta

²⁸⁷ Lefebvre 1991, 30.

²⁸⁸ KTLV 1970, 8.

²⁸⁹ Ibid., 16; KTK 1945, kaupunginvaltuuston kertomus, 616.

²⁹⁰ KTLV 1970, 15.

²⁹¹ Ibid.

²⁹² Tammerkoski 1953, 281.

²⁹³ Tammerkoski 1955, 177.

reformipuistoon.²⁹⁴ 1900-luvun alussa kaupunkisuunnittelun areenalle saapui uusia asiantuntijaryhmiä, jotka pitivät aiempaa puistosuunnittelua elitistisenä. Puistojen suunnittelun olisi vastedes perustuttava tilastolliseen tiedonkeruuseen, tilan standardoimiseen ja käytön ohjaukseen. Lasten kehityksessä pyrittiin vaikuttamaan niin sen fyysiseen kuin moraaliseen puoleen.²⁹⁵ Moraaliseen kehitykseen kiinnitettiin huomiota myös Tampereella, missä leikkikenttien välittömään yhteyteen istutettiin kukkia, joiden suojelemaan oppimisella nähtiin olevan suuri kasvattava merkitys.²⁹⁶ Pispalan puistojen ja viheralueiden suunnittelussa tämänlaisten asioiden huomioiminen jäi vähemmälle pragmaattisempien perustelujen korostuessa.

Puistojen suunnittelu vuonna 1976 valmistuneessa Pispalan asemakaavan yleisselostuksessa on samankaltainen kuin vuoden 1945 asemakaavassa lukuun ottamatta sitä, että uudemmassa ei enää korostettu puistojen roolia paloturvallisuuden kannalta. Jyrkillä rinnealueilla on kiinnitettävä huomiota muun muassa puistikoiden hoitoon ja rakentamiseen, jotta saataisiin aikaan oleskelukelpoisia ja tarpeeksi laajoja tasanteita lasten leikkipaikoiksi ja muunlaisiksi ulko-oleskelutiloiksi. Suuriksi puistoalueiksi, joissa myös pääasialliset leikkipuistot sijaitsisivat, nimettiin Tahmelan, Ala-Pispalan ja Hyhkyn rantapuistoalueet. Puistoalueet ovat yhteydessä toisiinsa ja niistä johtaa puistovyöhyke Pyyntikin puistoon itään ja Hyhkyn kautta länteen. Näin tämä puistoketju on osa pääviherreittiä Tampereen keskustasta läntisille alueille. Ranta-alueille sijoitettiin myös pääasialliset urheilupaikat, esimerkiksi Ala-Pispalaan kaavoitettiin ”koko Pispalaa palveleva urheilukeskus, johon voidaan rakentaa mm. pallokenttä (jalkapallo), tennis-, lentopallo- ja koripallokentät sekä maauimala.”²⁹⁷ Ranta-alueiden ongelmana oli kuitenkin Pyhäjärven saastunut vesi ja niitä voitaisiin käyttää uimarantoina vasta, mikäli vesi saataisiin puhdistettua uimakelpoiseksi.²⁹⁸ Pispalan suunnittelussa, kuten molemmissa käsitellyissä asemakaavoissa, pääosa huomiosta kiinnittyi alueen ominaispiirteisiin, tiheään, jo olemassa olevaan asutukseen sekä jyrkkiin pinnanmuotoihin. Viheralueiden osalta retoriikkaan ei niinkään kuulunut Lenton korostamat terveysvaikutukset ja urbaanin elämän haittapuolet kuin niiden riittävä rakentaminen ja tekninen toteutus.

Kuten vuonna 1945 sanottiin, haluttiin Pispalasta tehdä asuinalue sen parhaassa merkityksessä.

²⁹⁴ Häyrynen 1994, 14–15.

²⁹⁵ Ibid., 55.

²⁹⁶ Tammerkoski 1953, 281.

²⁹⁷ KTLV 1976, 39.

²⁹⁸ Ibid.

Puistokaistat tarjoaisivat avaruutta ja väljempää kaupunkitilaa. Puistot, viihtyisät ulkoilu- ja urheilualueet ja viehättävät näköalat eivät kuitenkaan riitä, vaan moderni kaupunki tarvitsee myös moderneja palveluita ja näiden toteuttamiseksi julkisia rakennuksia. Julkisen vallan on tuotava itsensä esille katukuvassa ja otettava tila hallintaansa. Julkisia rakennuksia on sivuttu jo tässä tutkielmassa toisaalla. Myös edellä mainitut vapaa-ajan alueet toteuttavat hallinnan funktiota, syrjäyttämisen kautta. Vapaa-ajan alueet on rajattu tiettyihin tiloihin, jotka ovat yhtä rajattuja kuin esimerkiksi tehtaot työmaailmassa, ja joissa vallitsevat yhteiskunnan asettamat säännöt.²⁹⁹ Kaupunkiympäristössä muun muassa joutomaat ja suunnittelelmattomat viheralueet edustavat kontrolloimatonta, ”vapaata” tilaa ja periferiaa, kun taas esimerkiksi virastotalot ja rakennetut monumentit, kuten suunnitellut viheralueetkin, julkista valtaa.

Joutomaat ovat esimerkkejä tiloista, jotka eivät ole rajattuja eivätkä yhteiskunnan normit näin ollen samalla tavalla päde niihin. Tämän vuoksi suunnittelussa pyritään siihen, ettei näitä syntyisi, kuten tulemme myös Pispalan kohdalla huomaamaan. Avoimuus ja vapaus mahdollistavat joutomaiden ottamisen haltuun ja muokkaamaan ne toiminnallisiksi tiloiksi. Joutomaat kaupunkitilan periferiana karttavat määrittelyä ja lokerointia, mutta pidän perusteltuna tarkastella niitä seuraavaksi yhdessä suunnittelelmattomien viheralueiden yhteydessä.

5.2 Suunnittelelmattomien viheralueiden ja joutomaan haltuun ottaminen

*Pelkät kadut on. Saadaanko tänne koskaan muuta leikkipaikkaa?*³⁰⁰

Saarikangas viitaten Helsingin Pihlajamäen rakentamiseen 1960-luvun alkupuoliskolla toteaa, että tietyllä tavalla luonnon rooli suunnittelussa oli olla passiivisena vapaa-ajan rentouttavana ja virkistävänä taustana. Luontoa ei muokattu eikä otettu käyttöön aktiivisesti, ja jäi tavallaan suunnittelun ulkopuolelle. Pihlajamäessä asutuksen lähellä olevista ”metsiköistä, joutomaista, hylätyistä taloista ja vallihautoista tuli eräänlaisia suunnittelun katvealueita, jotka lapset, nuoret ja aikuisetkin ottivat omikseen.”³⁰¹ Pispalaa ei voi suoraan verrata Pihlajamäkeen tai muihin suunnilleen samoihin aikoihin rakennettuihin Helsingin lähiöihin, jotka olivat avaria, sijaitsivat

²⁹⁹ Lefebvre 1997, 227. Lefebvren marxilainen ajattelutapa tulee tässä kohtaa selkeästi esiin: ”They supply ’syntagmatic’ links between activities within social spaces as such – that is, within a space which is determined economically by capital, dominated socially by the bourgeoisie, and ruled politically by the state.”

³⁰⁰ Jansson & Seppälä 2005, 75.

³⁰¹ Saarikangas 2004, 49.

kaupunkirakenteen ulkopuolella ja joissa rakennettujen talojen väliin jätettiin runsaasti tyhjää tilaa.³⁰² Pispalassa avointa tilaa ei ollut paljon, joten se vähäinenkin piti ottaa tehokkaasti käyttöön.

Kaupunki on kohtaamisten tilaa. Näissä kohtaamisissa aistimme tuottavat meille informaatiota ja tuntemuksia, jotka vaikuttavat perustavanlaatuisesti siihen, miten me tuon tilan koemme. Alexander Cowan ja Jill Steward kirjoittavat aistillisten kohtaamisten yksilöiden ja ympäristöjen välillä olevan tuotettuja ja strukturoituja sekä materiaalisten piirteiden että kohtaamisten tiettyjen sosiaalisten ja kulttuuristen kontekstien toimesta. Aistikokemukset eivät ole universaaleja, ajattomia ja paikattomia, vaan niiden merkitykset ovat riippuvaisia niistä filosofisista, kielellisistä ja kulttuurisista järjestelmistä, joissa ne tuotetaan ja representoidaan.³⁰³ Ihminen ei siis kohtaa kaupungissa pelkästään toisia ihmisiä, vaan on jatkuvasti kohtaamisessa rakennettujen ja rakentamattomien tilojen kanssa. Rakennetussa tilassa kohtaamisia määrittävät tietyt yhteiskunnalliset normit, kun taas rakennettua tiloja ja joutomaita kuvaa tietynlainen vapaus ja tiukkojen normien puute. Tällainen tila on mahdollista ottaa haltuun ja luoda sille käytäntöjen kautta omat norminsa.

Ihminen käyttää tilan haltuun ottamisessa aistejaan, jotka auttavat muistijälkien jättämisessä. Näköaisti mahdollistaa tilan haltuun ottamisen ja esimerkiksi asemakaavaa voi pitää visuaalisena tilan haltuunottamisen välineenä. Filosofisesti tuntoaistia on perinteisesti pidetty aistihierarkian pohjimmaisena. Sillä oli kuitenkin tärkeä asema etenkin varhaismoderneissa kaupungeissa. Kosketus ja koskettelu määrittävät yksilöiden ja ryhmien välisten suhteiden symbolisia ilmauksia ja representaatioita. Esimerkiksi prostituutio oli pitkään ollut kaupunkielämän määrittäviä piirteitä, mitä auttoi edelleen keinovalaistuksen kehittyminen. Kaupunkien yhteiskunnallisessa hierarkiassa myös manuaalinen työ on ollut tärkeä tekijä.³⁰⁴ Aistimukset eivät olekaan ainoastaan esteettisiä ja kuvailevia, miltä vaikkapa jokin puisto näyttää tai tuoksuu, vaan ne ovat olennainen osa merkitysten ja arvojen muodostusprosessia.

Muutokset kaupunkiympäristössä 1800-luvulla vaikuttivat perustavanlaatuisesti tuntoaistimuksiin, etenkin liikkumisen suhteen. Junat, raitiovaunut ja omnibussit suojasivat kaupunkilaisia katujen lialta, pölyltä ja hajuilta tuoden heidät samalla lähemmäs toisiaan. Katujen kiveäminen ja jalkakäytävien erottaminen pyörillä kulkevasta liikenteestä muuttivat väistämättä jalankulkijoiden

³⁰² Saarikangas 2004, 48.

³⁰³ Cowan & Steward 2007, 1–2.

³⁰⁴ Ibid., 12.

kokemusta kaupungista.³⁰⁵ Eveliina Asikainen ja Kirsi Mäkinen ovat tutkineet kävelyä ja kaupunkiluonnon kehollista kokemista artikkelissaan *Jalat muistavat ja askeleet kertovat - Kehollinen muistaminen kaupunkiluonnossa*. Mikäli Georg Simmelille näköaisti oli ainut haltuun ottamisen väline,³⁰⁶ korostavat Asikainen ja Mäkinen kaikkia aisteja ja erityisesti kehollisuutta:

Arkisten asiointi- ja ulkokävelyjen yhteydessä asukas tekee reittivalintoja, painaa mieleen maisemia ja polun mutkia, hän toteaa jotkut reitit kelvottomiksi ja toiset erinomaisiksi. Näin syntyy paikkasuhteita ja elettyjä paikkoja, joihin liittyy myös monenlaisia tunteita, muistoja ja odotuksia, ja näiden kautta eletty ja asuttu kotiseutu todellistuu. Kävely on siis metsän ja lähiluonnon kokemisen tapa, johon liittyy paljon asukkaiden hiljaista tietoa – kävelyn ihmisiin ja paikkoihin jättämiä jälkiä, joita on vaikea hahmottaa, koska liike katoaa maisemasta.³⁰⁷

Metsäpolun ja asfalttisen kävelykadun tuntu jalkojen alla on epäilemättä huomattavasti erilaisempi kuin metsäpolun ja kiveämättömän, mutaisen kadun varhaismodernissa kaupungissa. Nykyinen kaupunki koveri pintoineen saattaa vahvistaa tuntoaistin ja kehollisuuden merkitystä tulevaisuudessa: "Urbaaniin, päällystettyyn elinympäristöömme eivät jalanjälkemme painu, eikä kulkijasta jää muistoa mihinkään pintoihin tai rakenteisiin. Fyysisten jälkien puuttuessa mielen ja kehon jäljistä tulee entistä etsitympiä ja tavoitellumpia, mikäli haluamme tietää jotakin asukkaiden ympäristö- ja kaupunkiluontosuhteista."³⁰⁸ Tätä ennakoi Mumford kirjoittaessaan 1940-luvun loppupuolella luonnon pakenevan kauemmaksi kiveyksen levitessä.³⁰⁹

Kopomaa kirjoittaa tilan haltuunotoista ja puistoista alkoholin- ja puistajuomisen yhteydessä, mutta hänen puistotilan luonteen määrittelynsä on sovellettavissa myös muunlaiseen tilan haltuun ottamiseen. Puisto on esimerkiksi katua avoimempi tila, sillä se ei ole yhtä altis järjestystä toteuttavien kontrollille ja tarkkailulle kuin yleensä vilkkaampi katuväylä. Katu on tilana normatiivisempaa, sillä siihen sisältyy esimerkiksi enemmän yhteiskunnallisuutta säädöksinä ja perinteinä. Puisto on puolestaan joustavampi sosiaalinen tila.³¹⁰ Suunnittelemattomat viheralueet ja joutomaat ovat vielä puistoihinkin nähden yhteiskunnallista periferiaa, jossa toimintaa sanelevat sen käyttäjät.

³⁰⁵ Cowan & Steward 2004, 12.

³⁰⁶ "In general, one can possess only the 'visible', whereas that which is only audible is already past in the moment of its present and provides no 'property'." Dorothy Rowen lainaus Simmeliltä. Rowe 2007, 214.

³⁰⁷ Asikainen & Mäkinen 2013, 132.

³⁰⁸ Ibid., 159.

³⁰⁹ Mumford 1949, 208.

³¹⁰ Kopomaa 1997, 172.

Helenius kirjoittaa teoksessaan *Pispala - Tampereen Pääkaupunki*, kuinka Porin radan rakentaminen mullisti Pispalan maisemaa. Ratatyöt alkoivat vuonna 1890 ja se avattiin liikenteelle viisi vuotta myöhemmin. Rata kaivettiin harjun rinteeseen ja pengerrykseen tarvittu rakennusmaa kaivettiin radan viereltä. Tämän johdosta radan eteläpuolelle muodostui "kaksi valtavaa monttua, kolmas vähäisempi."³¹¹ Paitsi radan rakentamisen vaikutus maisemaan, niin avoimen kaupunkitilan näkökulmasta tämän tekee mielenkiintoiseksi myös se seikka, että toinen näistä suurista montuista otettiin virkistyskäyttöön: "Rakentamaton monttu rinteineen oli talvisin hiihtäjien käytössä. Siellä sopi lasketella loivia mäkiä ja myös jyrkkää, korkeata rinnettä radalta montun pohjalle."³¹² Niin sanottu joutomaa otettiin täten hyötykäyttöön ja siitä tuli osa toiminnallista ympäristöä. Uudemman asemakaavan yleisselostuksessa vuonna 1976 todettiin, että rakentaminen olisi suoritettava niin, ettei tällaisia käyttökelvottomia jättömaita pääsisi tarpeettomasti syntymään.³¹³ Yhteiskunnan kannalta jättö-/joutomaa edustaa käyttökelvotonta ylijäämää, kun taas käyttäjän silmin se saattaa näyttää hyvinkin hyödylliseltä.

Heleniuksen teoksessa korostuu mäenlasku 1900-luvun alkuvuosikymmenien suosittuna ulkoilumuotona. Profiilinsa ansiosta Pispalassa on riittänyt luonnonmäkiä, joten Heleniuksen mukaan mäenlaskua "pikkupojat Pispalassa ovat päässeet kokeilemaan heti sukset saatuaan."³¹⁴ Talvisin kulkeminen potkukelkalla oli myös helppoa ja nopeaa, kun autot eivät vielä haitanneet alaspäin vievillä teillä laskemista.³¹⁵ Lento on tutkiessaan Helsingin urheilualueita tuonut esiin kaksi edellytystä urheilun harrastamiselle. Ihmisellä on oltava vapaa-aikaa ja varaa harrastamiseen.³¹⁶ Luonnonolosuhteet Pispalassa tarkoittivat, että kynnyks esimerkiksi juuri mäenlaskun harrastamiseen oli matala. Mäkisuksiakaan ei välttämättä tarvinnut itse ostaa, sillä liikuntaseura Pispalan Tarmo hankki sellaiset yleiseen käyttöön.³¹⁷ Tällainen julkisessa avoimessa tilassa toimiva ja yhteisön tukema liikuntamuoto oli kaikkien harrastettavissa varallisuudesta riippumatta, kunhan vain siihen löytyi vapaa-aikaa.

Avoimen tilan käyttäminen omaehtoiseen virkistymiseen ja urheiluun saattoi johtua myös siitä yksinkertaisesta syystä, että suunniteltuja, tarpeeksi suuria urheilutiloja ei ollut käytössä. Suvi Talja,

³¹¹ Helenius 2001, 13.

³¹² Ibid.

³¹³ KTLV 1976, 22.

³¹⁴ Helenius 2001, 55.

³¹⁵ Ibid., 70.

³¹⁶ Lento 2009, 28.

³¹⁷ Helenius 2001, 55–56.

joka on tutkinut Helsingin urheilu- ja viheralueita, kirjoittaa miten esimerkiksi Myllypurossa 1960-luvun lopussa ainoa rakennettu urheilutila oli 0.3 hehtaarin kokoinen hiekkainen pallokenttä. Paikallinen jalkapallojoukkue Myllärit oli raivannut erään tyhjän tontin omaksi kentäkseen, minkä lisäksi avoimia tiloja, kuten vanhoja peltoja ja niittyjä käytettiin niin keihäänheittoon ja pituushyppyyn kuin lentopallon pelaamiseen. Lisäksi asuinalueita ympäröivät metsät mainittiin usein Helsingin Sanomien vuonna 1995 keräämissä muistoissa lähiöasumisesta.³¹⁸ Virkistyminen oli tärkeää, ja mikäli sille osoitettuja tiloja ei ollut, oli suunnittelemattomien tilojen ja viheralueiden toteutettava näiden merkityksiä.

Köyhempien asuinalueiden rakennettujen urheilutilojen puute ei siis tarkoittanut sitä, ettei urheilua pystynyt harrastamaan. Näillä lähiöalueilla, kuten Pispalassakin, viheralueet ja muut vapaat tilat korvasivat urheilutilojen puutetta. Lähiöissä organisoimattomien harrastusten vähäisyys saattoi kuitenkin johtaa sosiaalisiin ongelmiin, mikäli näissä oli suuri määrä suhteellisen saman ikäisiä nuoria. Helsingissä urheilupaikkojen ja harrastusmahdollisuuksien järjestämisen yhtenä tärkeänä päämääränä olikin lieventää sosiaalisten ongelmien muodostumista.³¹⁹ Pispalan pojat olivat Harjulan mukaan kuuluisia yhdestä harrastuksestaan, tappelemisesta ”muukalaisia, kuten Punakylän ja Amurin poikia vastaan.”³²⁰ Sosiaalisia ongelmia riitti siis myös Pispalassa, mihin yhtenä syynä saattoi olla urheilupaikkojen vähäisyys. Uuden asemakaavan yhtenä suunnitteluperiaatteena oli luoda edellytykset vaihtelevalle ja viihtyisälle ulkotilojen muodostamiselle.³²¹ Seuraavaksi käsittelen sitä, miten pispalalaiset kokivat alueen ulkotilat ja mitä se kertoo heidän luontosuhteistaan.

³¹⁸ Talja 2009, 51.

³¹⁹ Ibid., 52.

³²⁰ Harjula 2015, 34.

³²¹ KTLV 1970, 9.

5.3 Pispalalaisten luontokokemus

*Joka kiven, pensaan ja puun tunnen siinä. Kädet, varpaanikin
rakastavat tätä maata, kuuluu hiljaisesti akkunan luota.*³²²

Luontokokemuksen ja -suhteen tarkasteleminen ei ole helppoa, sillä ihmiset eivät aina käsittele sitä suoraan muistelmissaan. Yrjö Haila ja Chuck Dyke kirjoittavat artikkelikokoelman *How Nature Speaks* johdannossa, miten meidän vuorovaikutuksemme luonnon kanssa perustuu toimintaan, elettyyn elämään. Luonto ei suoraan puhuttele ihmistä, vaan on läsnä kaikessa siinä, mitä me teemme.³²³ Toiminta tilassa muodostaa eletyn tilan ja mahdollistaa merkitysten kerrostumien muodostumisen. Luontokokemuksen nousevat esiin täten usein välillisesti tai jonkin muun tapahtuman yhteydessä. Tämän alaluvun aloittaneessa ingressissä 68-vuotias Iida Happonen kuvaa lapsuuttaan isänsä rakentamassa talossa, joka 1960-luvulla pakkolunastettiin katusuunnittelun nojalla. Katujen rakentaminen luonnonkauniiseen Pyykin ympäristöön sai Tammerkosken kirjoittajan jopa epäilemään Pispalan kohtalon olevan vaakalaudalla.³²⁴ Kaikki eivät kuitenkaan kokeneet Pispalan luonnonympäristöä positiivisesti. Happonen valittelee sitä, miten talvisin oli vaikeaa saada vuokralaisia, ”sillä paikka oli synkän metsän vieressä ja vain kapea polku johdatteli kulkijan metsän halki kaupunkiin.”³²⁵ Luonto voi tällöin olla rauhoittavan sijaan uhkaava ja tarjota ei-toivottavan kontrastin valoisaan ja hallittuun kaupunkitilaan.

Luonto oli kuitenkin tärkeä asia pispalalaisille. Heidän kuvauksistaan käy ilmi myös se, että avoimen tilan voi ymmärtää paitsi horisontaalisesti, niin myös vertikaalisesti. Simo Urvikko kertoo, että ”vaikka paikka on taajaan asuttua, niin laaja näköala antaa paikalle avaruuden tuntua. -- Täällä on harva talo, josta ei näe kahta-kolmea kilometriä eteenpäin -- Jokainen näkee ikkunoistaan enemmän kuin missään muualla kaupungissa, jos ajattelemme nimenomaan luontoa.”³²⁶ Pispalan luonnonpuistoja kehitettiin hyvin hoidetuiksi ja mäkien kiipeäminen saatettiin nähdä rasitteen sijaan kuntoa nostattavana liikuntana.³²⁷ Luonto ja viheralueet olivat jääneet selkeästi Pispalan asukkaiden mieleen ja Happonen muistelee kaihoisasti lapsuuttaan: ”Lapsena keräilin harjulta sinivuokkoja ja sieltä korkealta katsellessani edessä olevaa näkymää, joka avautui pyhäjärvelle, päätin tämän

³²² Tammerkoski 1966, 43.

³²³ Haila & Dyke 2006, 2.

³²⁴ Tammerkoski 1966, 56.

³²⁵ Ibid., 43.

³²⁶ Ibid., 42.

³²⁷ Ibid.

kauneuden innoittamana, että minusta tulee taidemaalari.”³²⁸ Maisemaa tarkastellaan tarkemmin vielä myöhemmin omassa luvussaan. Sitä on kuitenkin mahdotonta sivuuttaa täysin tässä vaiheessa, sillä kuten lainauksista käy ilmi, oli maisemalla iso osa pispalalaisten luontokokemuksessa.

Näihin muistoihin, kuten muistoihin ylipäänsä, liittyy nostalgiaa, jota esimerkiksi Hanne Koivisto on käsitellyt historian yhteydessä. Nostalgian voi nähdä kumpuavan perustarpeesta, jota itsestään vieraantunut ihminen tuntee toivoessaan löytävänsä takaisin identiteettinsä kotiseudulle ja omaan ihmisyyteensä, kotiin. Nostalgia on mahdollisuus valoisaan optimismiin, sillä menetyksen tunne muuttuu keveydeksi ja tulee mahdolliseksi pääsy paikkaan jossa kaikki puutteet poistetaan. Nostalgisen paluun kohteesta tulee idylli, ja nostalgia kohdistuu enemmän mielikuvaan kuin objektiin. Kaipauksen kohde saattaa tällöin olla enemmän kuviteltua kuin muistettua todellisuutta.³²⁹ Koska käsittelen tässä luonnon kokemista ja siihen liittyvää suhdetta, olisi hedelmätöntä ryhtyä erottelemaan, onko milloinkin kyse kuvitellusta vai muistetusta todellisuudesta. Nostalginen muistelu kohdistuu todellisuuteen, jonka muisteli ja kokee todelliseksi ja häneen vaikuttaneeksi. Menneisyydessä koettu luonto voi saada uusia merkityksiä esimerkiksi elinympäristön muuttumisen kautta.

Vihreys ja luonto tarjosivat vastapainoa modernistuvalla (ja kovettuvalla) kaupunkitilalle. *Paluu Pispalaan* -teoksessa Hilka Wallenius muistelee: ”kun kaupungin asfaltilla kesällä kulkee niin kyllä on kuumaa ja tukalaa. Kun alkaa lähestyä tätä Pispalaa, sen oikein tuntee, kun viileä järvi-ilma ottaa vastaan. Tänne koivujensa alle saa istahtaa.”³³⁰ Samaan tapaan puhuu Saara Eränen: ”Kun tulee kaupungista ja istahtaa pihamaalle pihlajan alle, on kuin toisessa maailmassa. Kun peipposet tulevat pihapuihin ja kottaraiset – kun sorsat tulevat tuohon lammikkoon, tietää että kesä on lähellä.”³³¹ Molemmat muistelijat puhuvat lähes identtisesti puun alle istumisesta eräänlaisena pakona kaupungista. Tuolla puun alla istuja saa hengähtää ja kokea ympäristönsä toisella tavalla kuin kaupungissa. Kumpikaan ei myöskään miellä Pispalaa kaupungiksi, vaan siitä erilliseksi, omanlaatuiseksi alueeksi.

Luonnon kokeminen poikkeaa rakennetun tilan kokemisesta. Lefebvre pitää luontoa jonain ainutlaatuisena, spontaanina ja koskemattomana. Luonto näyttäytyy sellaisena kuin se on, kun taas

³²⁸ Tammerkoski 1966, 43.

³²⁹ Koivisto 2015, 211.

³³⁰ Jansson & Seppälä 2005, 31.

³³¹ Ibid., 115.

yhteiskunnallinen tila on tuotettua ja luonteeltaan abstraktia.³³² Tuanin luonnehdinnan mukaan kaupunki kuvastaa kaikessa sen taustalla työskennellyttä mieltä. Niin rakennukset kuin jalkakäytävät ovat mielikuvituksen ja laskelmoinnin tuotteita.³³³ Rakennettu tila saatetaan myös kokea yksiulotteisena. Juhani Pallasmaan mukaan luonnonympäristö moniaistillisuutensa kautta rauhoittaa ihmistä, kun taas rakennusten aistiärsykkeet ovat usein ristiriitaisia tai yksiulotteisia.³³⁴ Sekä Walleniuksen että Eräsen kokemuksissa puun alle istahtaminen selkeästi edustaa rauhoittumista ja eräänlaista pakoa kaupungista. Tämän kokemiseksi ei välttämättä tarvinnut lähteä puistoon tai metsään, vaan tuo luonto saattoi löytyä omalta kotipihalta.

Kaupunkiluonnon lähestyminen Lefebvren määritelmän kautta, luonto sellaisena kuin se on, absoluuttisena tilana, saattaa olla kuitenkin ongelmallista. Jens Lachmund kirjoittaa, miten viimeaikainen ympäristöhistoriallinen ja -sociologinen tutkimus on osoittanut, että sellaistenkin tilojen evoluutioon, joita on aiemmin pidetty luonnonympäristönä, ovat vaikuttaneet sosiaaliset prosessit. Luonnontilojen, kuten metsien ja maisemien, biofyysistä luonnetta ovat pitkälti muokanneet ihmisen toimien tarkoitetut tai tarkoittamattomat vaikutukset. Toisaalta kaupunkejakaan ei välttämättä enää tulkita ihmisen tekemiksi artefakteiksi vaan yhteiskunnallisuusluonnollisiksi hybrideiksi.³³⁵ Kaupunkiluonnon kokemista onkin parempi lähestyä prosessina, jossa monenlaiset luontoon liitetyt arvot ja yhteiskunnalliset käytännöt ovat limittyneinä toisiinsa, kuin perinteisen luonto-yhteiskunta-dikotomian kautta. Kaupunkiluonto on osa urbaania ympäristöä, joka on sosiaalisten toimintojen muokkaamaa. Se muodostaa kuitenkin omanlaisensa vihreän tilan, joka rakennetusta luonteestaan huolimatta mielletään luonnoksi.

Kolben mukaan urbaanissa Suomessa on vahva metsäulottuvuus.³³⁶ Haposta haastatellut Pohjola kuvaa, miten uuraan rakentajan istuttamat komeavartiset koivut työntävät oksiaan ikkunaruuutuun.³³⁷ Kolbe toteaa, kuinka ikkunasta avautuva metsä edustaa muutakin kuin luontoa, se on kertomus Suomesta ja sen elinkeinoista, osaamisesta ja teknologiasta, sosiaalisesta noususta, kulttuurisesta identiteetistä sekä vauraudesta.³³⁸ Tässä on kaikuja Pyyntikin puisto- ja metsäalueen sekä Valtakunnantien rakentamisen yhteydessä mainitusta luonnon pyhittymisestä. Kliseisesti

³³² Lefebvre 1991, 49 & 70–71.

³³³ Tuan 1989, 102.

³³⁴ Pallasmaa 2006, 247–249.

³³⁵ Lachmund 2013, 4–5.

³³⁶ Kolbe 2005, 349.

³³⁷ Tammerkoski 1966, 43.

³³⁸ Kolbe 2005, 349.

sanottuna luonto saattaa olla kaupunkilaiselle enemmän kuin osiensa summa. Näin voi katsoa tapahtuneen etenkin Suomessa, missä metsät, luonnon karuus ja jylhät maisemat on koettu osaksi kansallista kuvastoa ja suomalaista mentaliteettia.³³⁹

Siksi onkin mielenkiintoista, että kaupungistumista ja modernisaatiota ei juurikaan vastustettu luonnon säilyttämisen kannalta, poikkeuksena aiemmin käsitelty Valtakunnantien tapaus. Laine väittää, ettei Tampereella juurikaan ollut ympäristöaktivismia vielä 1960-luvulla ja vasta 1980-luvulla kiistat ympäristöasioista alkoivat nousta julkiseen keskusteluun. Sodan jälkeiset vuosikymmenet olivat poliittisesti kasvuoptimismin aikaa ja aseveliakselin ”rakentamisen politiikka” antoi heille Laineen mukaan sankarillisen auran. He muokkasivat synkstä puisesta sodanaikaisesta kaupungista (town) modernin, tehokkaan teollisuuskaupungin (city). Tämä vahvisti hallitsevaa koalitiota antamalla heille symbolista pääomaa.³⁴⁰ Kaupungistuminen oli vääjäämätöntä ja menneeseen oli suhtauduttava nostalgisella kaiholla. Maria Sinisalo kirjoitti jo ennen uuden asemakaavan valmistelua vuonna 1966, miten Pispalan kasvot ovat muuttaneet muotoaan niin, ettei kauan paikkakunnalta pois ollut pispalalainen olisi uskonut silmiään, mikäli olisi palannut takaisin ”entiseen kotokyläänsä.”³⁴¹ Pispala oli kaupungistunut ja ”osa Pispalan ’idylliä’ on kadonnut, mutta muistoissamme se säilyy ikivihreänä ja kodikkaanakin kyläpahasena.”³⁴²

³³⁹ Kolbe 2005, 349.

³⁴⁰ Laine 2006, 181–184.

³⁴¹ Tammerkoski 1966, 18.

³⁴² Ibid.

6. Maisema – avaruutta ahtauteen

Siksi on meillä käytettävä Suomen luonnolle ominaisia järvi- ym. maisemia asemakaavasuunnittelun innoittajina, ja ne harvat vanhat kaupunkisirpaleet ja muut vanhan rakennuskulttuurin rippeet, joita vielä joissakin harvoissa paikoissa on periytynyt meidän päiviimme asti, on uusia asemakaavoja laadittaessa jätettävä koskemattomiksi. Onhan uudelle asutukselle tilaa muuallakin.³⁴³

Maisemaa ei usein mielletä kaupunkitilan osa-alueeksi. Maisemamaalauksessa ja runoudessa maisema on liitetty luontoon, kun taas ihmisen luoma tila on luontoa syrjäyttävää ja siitä vieraannuttavaa.³⁴⁴ Lefebvre teki eron luonnollisen ja yhteiskunnallisen, abstraktin tilan välille. Edellinen toimii hyödykkeenä jälkimmäiselle kadoten vähitellen ulottuviltamme. Luonto tuhoutuu epä-luonnon tieltä peittyessään abstraktioihin, diskursseihin, merkkeihin ja kuviin.³⁴⁵ Wesley A. Kort kuitenkin vaatii, ettei maiseman käsitettä tule varata ainoastaan luonnolle ja käytettäväksi osoittamaan suhteita urbaaniin tilaan. Hänen mukaansa maisema viittaa pikemminkin rajoihin, jotka pitävät sisällään inhimillisen maailman ja osoittaa positiivista suhdetta kokonaisvaltaiseen tilaan. On paitsi mahdollista, myös suotavaa käyttää maiseman kategoriaa ilmaisemaan suhteita kaupunkitiloihin.³⁴⁶

Olen Kort'n kanssa samoilla linjoilla, minkä takia olen erottanut maiseman omaksi luvukseen. Maisema voidaan ajatella kaupunkitilan osa-alueeksi, ei samalla tavalla kuin esimerkiksi kadut, vaan pikemminkin eri osa-alueiden suhteiksi. Ihminen ei välttämättä kaupunkitilassa toimiessaan pohdi suhdettaan tiettyihin kaupunkitilan muotoihin, vaan kokee ne enemmänkin kokonaisuutena. Tätä kokonaisuutta voi kutsua maisemaksi. Kaupunkisuunnittelussa ja kaavoituksessa maisemalla on kuitenkin ollut passiivisempi rooli.

Meurman kirjottaa ihmisen kykenevän pilaamaan maiseman kauneuden vaikka vain yhdellä rumalla rakennuksella. Rakentaminen on suoritettava sopusoinnussa luonnon kanssa, jolloin rakennus saattaa muodostaa lisäarvoa maisemalle. Sopusuhtainen rakennus voi toimia näköalaa

³⁴³ Meurman 1947, 429.

³⁴⁴ Kort 2011, 34.

³⁴⁵ Lefebvre 1991, 70–71.

³⁴⁶ Kort 2011, 37.

elähdyttävänä kohokohtana.³⁴⁷ Pispalaan piti ensimmäisen asemakaavan mukaan rakentaa tornitaloja moderneiksi maamerkeiksi alueen siluettiin. Suunnitelluista rakennuksista ei kuitenkaan ehditty rakentaa kuin tornitalo Ylä-Voimalle osuusliikkeen talon tilalle sekä kaksi kerrostaloa Rajaportin ja Poliisikamarinmäen väliselle alueelle. Heleniuksen mukaan nämä asemakaavan "arkkitehtoniset muistomerkit" jäivät kuitenkin rikkomaan yleiskuvaa.³⁴⁸ Helenius ei sinänsä puhu näistä rakennuksista negatiivisesti, mutta ne rikkoivat maisemaa. Toisaalta Pohjola näki muutamat puutalojen lomaan ilmestyneet kivitalot kauniina ja maisemaan hyvin sopivina.³⁴⁹ Maisema on noussut Pispalan kohdalla esiin aika ajoin aiemmissa luvuissa, mutta tässä luvussa perehdytään tarkemmin siihen, miten tuo maisema koettiin ja millainen avoimen kaupunkitilan elementti se oli.

Mumford toteaa, kuinka kaavoittajilla oli aiemmin tapana, romantiikan perintönä, korostaa maiseman hämmästyttäviä muotoja. Pyrittiin maalauksellisuuteen ja vältettiin "kauneuden järjestetympiä ja kultivoidumpia muotoja."³⁵⁰ Ongelmaksi Mumford nostaa sen, ettei tämän jälkeen ole syntynyt suuntauksia, jotka korostaisivat muunlaisia maisematyyppejä ja nostaisivat ne yhtä korkean esteettisen nautinnon tasolle. Tästä on seurannut osittaista kaupunkikuvan rappeutumista ja Mumford kysyykin, "eikö ole suorastaan ehdotettu, että Amsterdamin kanavat täytettäisiin ja muutettaisiin nopean moottoriajoneuvoliikenteen väyliksi?"³⁵¹ Seurauksena olisi erään kauneimmista ihmisen luomista kaupunkiympäristöistä uhraaminen tungoksen ja vauhdin hyväksi.³⁵² Kaupunkitilan suunnittelemisessa painotettu rationaalisuus ja tehokkuus eivät ole yhteensopivia maisemassa korostetun maalauksellisuuden kanssa. Näiden yhteensovittaminen kaavoituksessa ei ole helppoa, jos edes mahdollista, mikäli käsitteet ja määreet poikkeavat näin paljon toisistaan.

Hieman ristiriitaisesti Mumfordin mukaan kuitenkin nykyinen alueellinen suunnittelu

pyrkii saattamaan maan kokonaisuudessaan korkeimpaan täydellisyyteen ja saamaan aikaan sen tarkoituksenmukaisen hyväksikäytön ei ainoastaan suojelemalla alkukantaista luontoa, vaan myös laajentamalla puutarhoja ja saattamalla tarkoituksellisen maisemakulttuurin vaikuttamaan maan joka kolkassa.³⁵³

³⁴⁷ Meurman 1947, 428.

³⁴⁸ Helenius 2001, 23.

³⁴⁹ Tammerkoski 1966, 41.

³⁵⁰ Mumford 1949, 277.

³⁵¹ Ibid.

³⁵² Ibid.

³⁵³ Ibid.

Kaikki ympäristötyypit ovat jollain tavoin ihmiselle merkityksellisiä. Jokaisella ympäristötyypillä on omat taloudelliset ja etenkin sosiaaliset käyttömahdollisuutensa. Mikäli taloudellinen järjestelmä vaatii tasapainoa käytetyn ja saadun energian välillä, tarvitsee inhimillinen kulttuuri Mumfordin mielestä vielä enemmän huolenpitoa ja valintaa ympäristön hyväksikäyttöön nähden. Paikalliset mahdollisuudet on otettava aktiivisesti huomioon, ja tasapaino maiseman sekä ihmiskäteen töiden välillä on punnittava tarkasti. Hän tekee mielenkiintoisen jaottelun objektiivisen ympäristön ja subjektiivisten ihmisten tarpeiden välille. Edellisen on säilytettävä sellaisena, että se pystyy tarjoamaan toimintakentän jälkimmäisille.³⁵⁴ Luonto ja ihmiskäden rakentama kaupunkitila elivät rinta rinnan myös Pispalassa. Maisema järvineen sai monet pispalalaiset kaunopuheisiksi. Toiset pitivät Pispalaa yhä maaseutuna, kun taas toiset näkivät kaupungistumisen ja kehityksen muuttaneen alueen kasvot lähes tunnistamattomiksi. Maiseman kahdet kasvot, maaseudun ja kaupungin, tulevat esiin niin Pispalan suunnittelijoiden kuin asukkaiden mietteissä.

Harmut Kaelblen mukaan yksi perustavanlaatuisista muutoksista 1900-luvun jälkipuoliskolla oli maaseudun ja kaupungin rajan hälveneminen. Vaikka keskiajalla alkunsa saanut jyrkkä kontrasti oli muuttanut seuranneina vuosisatoina muotoaan, silti useimmissa Euroopan maissa 1900-luvun puoliväliin tultaessa oli selkeä ero maaseudun ja kaupungin taloudellisten toimintojen, sosiaalisten normien sekä elämäntapojen välillä. Massakulutusyhteiskunnan syntyminen sekä vallankumoukset liikenteessä ja tiedonvälityksessä kuitenkin tasoittivat näitä eroja.³⁵⁵ Maisemallisesti Pispala edusti tätä muutosta. Agraarinen ja urbaani esiintyivät maisemassa rinta rinnan muodostaen monisävyisen miljöön.

Toisaalta voidaan väittää, ettei muutos ollut niin tuore ilmiö kuin Kaelble antaa ymmärtää. Maaseudun ja kaupungin rajan määrittely käy vaikeaksi etenkin, mikäli tarkastelemme maaseudun ja kaupungin reuna-alueita. Thomas L. Daniels toteaa, kuinka 1800-luvulla nämä reuna-alueet olivat vielä kooltaan rajallisia, harvaan asutettuja ja sellaisten kaupunkien vieressä, jotka olivat pieniä nykypäivän standardeilla. Kun kaupungit kasvoivat, alkoivat ihmiset muuttaa ulospäin kehittäen reuna-alueista asumalähiöitä. Lähiöyhteisön muodostuttua maaseutu lähiön ulkopuolella tuli sen vaikutuksen alaiseksi. Tämä kasvun malli yhdisti kaupunkien lähellä olevan maaseudun ja lähiöt osaksi maalaisurbaania reuna-aluetta (rural-urban fringe). Daniels on Kaelblen kanssa samaa mieltä

³⁵⁴ Mumford 1949, 278–281.

³⁵⁵ Kaelble 2013, 277–279.

väittäessään, että nykyinen maalaisurbaani reuna-alue otti muotonsa 1900-luvun jälkipuoliskolla esikaupunkialueiden nopean kasvun ja hajaantuneiden metropolialueiden syntyminen myötä.³⁵⁶ Reuna-alue on, etenkin Danielsin määrittelemänä, eräänlainen urbaanin ja agraarisen hybridi, ja tarkentaa Kaelblen ajatusta kaupungin ja maaseudun rajan muutoksesta.

Maisemaa käsiteltäessä näköaistin merkitys korostuu tilan kokemisessa. Näköaisti ja näön kautta kokeminen on saanut paljon huomiota tutkimuksessa samalla, kun kiinnostus urbaaniin moderniin ja visuaaliseen kulttuuriin on kasvanut. Paljon on tutkittu etenkin kaupunkitilojen käsitteellistämistä ja representoimista suunnittelijoiden ja arkkitehtien toimesta, joiden visuaalinen käsitys ympäristöstä ja sen funktioista ovat olleet usein ristiriidassa sen käyttäjien kokemusten kanssa. Tällaiseen tutkimukseen liittyy myös useasti vallan ja valtasuhteiden tilallisten representaatioiden analyysia.³⁵⁷ Suunnittelijoiden ja käyttäjien kokemukset Pispalasta ja sen maisemasta poikkesivat tietyillä tasoilla toisistaan, mutta vallan analyysin sijaan keskityn tilan kokemiseen ja sen saamiin merkityksiin. Tilan käyttöön ja suunnitteluun liittyy väistämättä myös vallan käyttöä, joten en koe tarpeelliseksi eritellä niitä toisistaan. Pispalan maisemassa yhdistyvät myös suunnittelematon luonnon tila ja suunniteltu kaupunkitila, mikä tekee valta-analyysin vaikeaksi. Tämä vaatisi oman tutkielmansa.

Näköaistin merkitystä ei kuitenkaan tule korostaa liikaa. Jeff Malpasin mukaan maisema on puutteellisesti ymmärretty, mikäli se käsitetään ainoastaan näköalana. Maisema on paikan representaatio, joka kuvastaa suhdetta, asemoitumista, tuohon paikkaan.³⁵⁸ Saarikangas kirjoittaa, kuinka rakennetun ympäristön merkitysten voi ajatella muodostuvan käytössä vähintään yhtä paljon, ellei jopa enemmän, kuin katsellessamme sitä edessämme avautuvana visuaalisena objektina. Tilan käyttöä ja merkityksiä muovaavat enemmän tapa ja tottumus kuin tarkkaavaiset huomiot; ”arkkitehtoninen tila eletään tuoksuissa, äänissä, painautumissa, ruumiin liikkeissä tilassa, kosketusten äänissä ja äänen kosketuksissa.”³⁵⁹ Maisemaa ei katsella tyhjiössä, vaan arkisten askareidemme lomassa. Siihen saattaa liittyä muistoja, tapahtumia jotka ovat vaikuttaneet yksilön identiteetin muotoutumiseen. Stefan Haasin mukaan tilan hahmottaminen on abstraktio, joka ei ole riippuvainen ainoastaan yksilöstä. Hahmottaminen on sidoksissa lukuisin tavoin yhteisöön ja

³⁵⁶ Daniels 1999, 19. Daniels tutkii teoksessaan Yhdysvaltojen metropolialueita, joten hänen määritelmänsä pienistä kaupungeista on nähtävä tätä vasten.

³⁵⁷ Cowan & Steward 2007, 7–8.

³⁵⁸ Malpas 2011, 7.

³⁵⁹ Saarikangas 2002, 70.

kulttuuriin, jossa ihminen elää. Mielikuvan muodostaminen tilasta tapahtuu yksilöllisten havaintojen ja kulttuuristen havaintotapojen vuorovaikutuksessa, mikä taas vaikuttaa siihen, millaisia me olemme.³⁶⁰

Maisemallisesti ja tilana Pispala oli eräänlainen kaupunki-maaseutu-hybridi, jota määrittivät fragmentoituneet kaupungin ja maaseudun piirteet. Maisemassa yhdistyivät pellot ja nuorisoa kaupungin huvituksiin vievät linja-autot. Koululaiset olivat kaupunkilasten tyyliin puettuja. Pispalalaisten tavat ja tottumukset olivat muovanneet maisemasta mosaiikkimaisen näkymän, josta muodostui ajan saatossa merkityksellinen osa Tampereen kaupunkikuvaa. Tästä osoituksena oli Pispalan harjun piirteiden suojelemisen korostaminen alueen suunnittelussa. Pispala koettiin kuitenkin päättäjien osalta myös kehityksestä jälkeen jääneeltä. 1960-luvun lopulta alkaneeseen suunnittelutalouden aikaan tultaessa Pispala tuskin vastasi aseveliakselin ihannetta modernin teollisuuskaupungin osasta. Lopulta Pispala ja sen uniikki maisema säilyivät, mutta tämä merkitsi tuon maiseman mahdollistaneen vapauden menettämistä.

6.1 Maisema pispalalaisten kokemana

*Haulitorninmäeltä on kaunis näköala. Oikealla avautuu Näsijärven selkä, josta näkyy Siilinkarin majakka, joka pimeinä syysiltoina vilkuttaa näyttäen laivoille oikean suunnan. Vasemmalla välkkyvä lempeästi Pyhäjärvi, jossa on paljon saaria ja niemiä ja joka vasta kauempana laajenee suureksi seläksi.*³⁶¹

Pispalaa koskevissa kirjoituksissa korostuvat maisemat ja näköalat. Korkealle kohoava harju mahdollistaa pitkälle kantautuvat maisemat ja niiden ihailemisen, mutta osaltaan tähän on vaikuttanut myös se, miten alue on rakennettu. Avoin tila mielletään yleensä horisontaalisesti, jolloin sitä voidaan lisätä esimerkiksi katuja leventämällä ja puistoja ja aukioita rakentamalla. Mutta avoimen tilan voi mieltää myös vertikaalisesti. Kolmetoistavuotias Maire Kuronen kirjoittaa kouluaineessaan *Pispalan valtatieä kävelemässä*, kuinka valtatie varrella olevat asuinrakennukset ovat pääasiassa yksikerroksisia, vain siellä täällä tulee vastaan jokin kaksikerroksinen. Huomattavan kokoiset rakennukset loistavat poissaolollaan. Hän jatkaa, "maisemat ovat kauniita välkkyvine

³⁶⁰ Haas 2002, 211.

³⁶¹ Tammerkoski 1943, 103.

järvineen tai harjuineen, joita täällä näkee pitkin matkaa."³⁶² Matala rakennuskanta teki omalta osaltaan Pispalan kaupunkitilasta avointa, koska alueella ei ollut juurikaan korkeita rakennuksia peittämässä maisemaa.

Korkeat rakennukset, arkkitehtuurin vertikaalisuus ja tilan kokeminen ovat muuttuneet historian saatossa. Perinteisesti korkeat rakennukset on yhdistetty valtaan, kuten näkyy esimerkiksi monumentaaliarkkitehtuurissa. Tuan esittää mielenkiintoisen näkökulman, jonka mukaan modernissa yhteiskunnassa lukutaito on niin pitkälle kehittyntä, että yhteiskunta on yhä vähemmän riippuvainen materiaalisista objekteista ja fyysisestä ympäristöstä kulttuurin arvojen ja merkitysten ilmentyminä. Verbaaliset symbolit ovat kiihtyvällä tahdilla syrjäyttäneet materiaaliset symbolit.³⁶³ Kielellisten symbolien käyttäminen ja yhdistäminen materiaaliin on eletyn tilan tuottamisen ytimessä. Verbaalisten symbolien käyttäminen saattaa syventää suhdetta tilaan ja luoda sille uusia merkityksiä. Verbaaliset symbolit tuskin tulevat koskaan täysin syrjäyttämään materiaalisia, vaan rakennetussa ympäristössä nämä toimivat toisiaan muokaten ja uusia merkityksiä tuottaen.

Puistojen yhteydessä käsiteltiin lyhyesti kansainvälistä ja kaunopuheista retoriikkaa suunnittelijoiden yhdistäessä Pispalan välimerelliseen tunnelmaan. Kansainvälistä retoriikkaa tai vertailua eivät kuitenkaan käyttäneet pelkästään päättäjät. Jarmo Janssonin ja Raimo Seppälän teoksessa *Paluu Pispalaan* taidemaalari Allan Salo vertaa Pispalaa Monacoon:

Kun Pispalan harjua katsoo
tietyssä valaistuksessa
etelän suunnasta,
ei kauniimpaa näkymää
löydy mistään.
Eivät edes Monacon
jyhkeät rinteet

³⁶² Tammerkoski 1943, 103. Myös seuraavana vuonna kirjoituskilpailun otsikkoon ”Mieluisin kaupunginosa Tampereella.” vastannut kuudesluokkalainen Unto Nuutinen kehui Pispalasta olevan hyvät näköalat molemmille järville. Myös hän kirjoittaa rakennusten pienestä koosta, joskin hän näkee ne hieman eri lailla; ”Pispalan talot eivät ole kovin isoja, enimmäkseen ne ovat kaksikerroksisia. Kyllä täällä muutamia isompiakin taloja on.” Tammerkoski 1944, 199. Näiden koululaisten näkökulmien ero saattaa osaltaan selittyä sillä että toinen kirjoittaa koko Pispalan alueesta ja toinen ainoastaan valtatie ympäristöstä.

³⁶³ Tuan 2001, 37–40 & 116–117.

Tilaa ja tilakäsityksiä runojen kautta tutkinut Gaston Bachelard kirjoittaa, kuinka runoilijat pystyvät auttamaan meitä löytämään katselemisen riemun, ”joka laajenee niin voimallisesti, että saamme joskus läheisen objektin äärellä kokea, kuinka kotoinen tilamme suurenee.”³⁶⁵ Bachelard liittää tähän mittaamattomuuden ja uneksinnan käsitteet. Uneksinta pakenee lähellä olevaa, tuttua ja liikkuu toisaalla-olemisen tilaan. Tällöin uneksija, tai mietiskelijä, näkee maailman toisessa valossa, ylittää sen sellaisena kuin se nähdään.³⁶⁶ Salon voi nähdä runossaan tekevän juuri näin. Tietyissä valossa, tietystä suunnasta luotu katse saa näkijän mielikuvituksen liikkeelle, jolloin maisemasta tulee mittaamatonta, jotain mille eivät vedä vertoja edes jylhät eksoottiset maisemat. Tämä kuva välittyy myös lukijalle. Salon runossa Pispala näyttäytyy mittaamattoman kauniina tilana. Kärjistäen voi sanoa että kansainvälinen, eksoottisiin paikkoihin vetoava retoriikka antoi kaupunkisuunnittelun ammattilaisille arvovaltaa, ja runoilijalle mahdollisuuden laajentaa lukijan näkökenttää.

Välimeren tunnelmaan tai Monacon jylihin rinteisiin vertaaminen korostaa Pispalan luonnetta jonain muuna kuin teollisuuskaupungin osana. Pispala oli maalaismainen. Porin radan rakentamisella oli suuri vaikutus maisemaan, mistä näkyvänä osoituksena olivat radan viereen muodostuneet valtavat montut. Rautatiet ja montutkaan eivät kuitenkaan muuttaneet Pispalan olemusta. Helenius ei puhu näistä maisemaan vaikuttaneista rakennelmista negatiivisesti, vaikka korostaakin monttujen valtavaa kokoa. Hänen mukaansa vasta 1900-luvun viimeiset vuosikymmenet ovat muuttaneet Pispalan maalaismaisemaa.³⁶⁷

Tuan kirjoittaa kuinka, historiallisesti tarkasteltuna, ihmiset ovat pitäneet maaseutua metsän, laitumen ja pellon ajattomana kolminaisuutena, joka eroaa ihmisen rakentamasta maisemasta. Jälkimmäinen edustaa enemmän taidetta, kun taas edellinen luontoa.³⁶⁸ Maaseudun yhdistäminen luontoon antaa sille ominaisuuksia, jotka yhtäältä erottavat maaseudun kaupungista ja toisaalta arvottavat näiden suhdetta. Lefebvrehän piti luontoa jonain ainutlaatuisena, spontaanina ja koskemattomana verrattuna tuotettuun ja abstraktiin yhteiskunnalliseen tilaan.³⁶⁹ Samaa kuvastaa

³⁶⁴ Jansson & Seppälä 2005, 13.

³⁶⁵ Bachelard 2003, 409.

³⁶⁶ Ibid., 380–382. Bachelardin käsitettä uneksinta ei tule sekoittaa uneen. Sen sijaan ”poeettisessa uneksinnassa henki voi levätä; mutta sielu valvoo vailla jännitettä, levollisena ja aktiivisena.” Uneksinta on osa runon ja runollisen kuvan tuottamista. Bachelard 2003, 40–41.

³⁶⁷ Helenius 2011, 13.

³⁶⁸ Tuan 1989, 81.

³⁶⁹ Lefebvre 1991, 49 & 70–71.

Tuanin ajattelu, jossa kaupunkitila nähdään laskelmoinnin ja mielikuvituksen tuotteena. Kaupunki heijastaa kaikkialla sen taustalla toiminutta mieltä.³⁷⁰

Roland Barthesin mukaan jokainen kaupunki on enemmän tai vähemmän konstruoitu. Hän vertaa kaupunkia antiikin kreikan mytologiseen laivaan Argoon. Laivassa ei ollut enää yhtään alkuperäistä osaa, mutta sillä oli yhä joukko luettavia ja tunnistettavia merkityksiä, jotka tekivät siitä Argon.³⁷¹ Kaupungin olemus säilyy, vaikka rakennukset vaihtuisivat. Barthes lähestyy kaupunkia semantiikan ja semiologian, merkkien vuorovaikutuksen ymmärtämisen, kautta. Jokainen kaupunki on rakennelma tai kehikko, mutta meillä ei ole koskaan toivoa täyttää tuota kehikkoa. Tämä johtuu siitä, että kaupunki on runo, mutta ei sen klassisessa merkityksessä, sillä tämä runo ei keskity sen subjektiiin. Se on pikemminkin runo, joka ottaa käyttöön merkitsijän, ja tämä käyttöönotto on merkityksellinen.³⁷² Vaikken tutki kaupunkia varsinaisesti, ainakaan metodologisesti, semanttisena järjestelmänä, täsmentää tämä tutkielman lähestymistapaa. Tämä pätee etenkin tähän lukuun. Voidaan väittää, että maisema on aiemmin käsiteltyjä avoimen kaupunkitilan osa-alueita abstraktimpi. Maisema on rakennelma, vähintään yhtä paljon kielellinen kuin materiaallinen. Ei ole sattumaa, että tähän samaan alalukuun mahtuu niin Salon runo Pispalasta, Bachelardin uneksinta kuin Barthesin laiva- ja runovertaukset. Maisema karttaa lokerointia, mutta on kannustanut luovaa kuvailua ja teorianmuodostusta.

Yksi paikan määritelmistä voidaan Tuanin mukaan antaa siten, että paikka koostuu mistä tahansa sellaisista vakaista objekteista, jotka saavat huomiomme. Kun panoroimme maisemaa katseellamme, se pysähtyy kiintopisteisiin.³⁷³ Harjulta katsottuna Pispala on paikkana avara. Pakinoitsija Pirkka kirjoittaa, miten harjulla sijaitsevista asunnoista on komea näköala, toisen huoneen ikkunasta Näsijärven ulapalle ja toisesta Pyhäjärvelle. Talot ovat tiheässä ”ja sekavaa on niiden ryhmitys, mutta kaunis luonto ottaa ne tavallaan kuin armoihinsa ja suojelukseensa.”³⁷⁴ Pispalassa ihmisen rakentama tila oli osa laajempaa kehikkoa, joka loi alueelle merkityksiä. Luonnon tila muodosti kontrastin kaupungin käsitteelliselle tilalle. Mikäli haluamme hieman pohtia tämän merkitystä aiemmin mainitulle tilan ja vallan suhteelle, on ilmeistä, että nämä kamppailut sijoittuvat

³⁷⁰ Tuan 1989, 102.

³⁷¹ Barthes 1988, 201. Barthes viittaa tällä filosofiassa useasti käytettyyn vertaukseen Theseuksen laivasta, jonka avulla pohditaan identiteetin, muutoksen ja samuuden ongelmia.

³⁷² Ibid.

³⁷³ Tuan 2001, 161.

³⁷⁴ Tammerkoski 1938, 93.

yhteiskunnallista tilaa laajempaan viitekehykseen. Niin kauan kuin järvien muodostama luonnontila hallitsee, tai ainakin suuresti määrittää, Pispalan maisemaa, ei tätä tilaa pysty täysin alistamaan yhteiskunnallisen vallan alle. Tämä antaa Pispalalle omanlaatuisen leimansa.

Vaikka jotkut näkivät Pispalan muuttuneen maalaismaisesta kaupunkimaiseksi tilaksi vasta 1900-luvun viimeisinä vuosikymmeninä, elettiin siellä koko tutkittavan ajanjakson aikana kaupungin ja maaseudun rajapinnalla. Tämä näkyi myös maisemassa. 1930-luvun lopulla, Pispalan juuri liityttyä Tampereeseen, Pirkka kuvailee näkymää, jossa ”perunannostajat ovat siellä täällä peltotilkuillaan melkein kesäisesti puettuina, ja lapset koulutiellään reppuineen ja kirjoineen aivan kaupunkilasten tyyliin puettuja.”³⁷⁵ Etenkin nuorison nähtiin elävän vahvasti katse kaupunkiin suunnattuna, mistä todisteena olivat iltaisin täyteen ahdetut linja-autot. ”Ympäristö on maaseutua, vaatimukset kaupungin”³⁷⁶, kuten Pirkka kuvaa Pispalaa, on yksi tässä tutkielmassa aika ajoin esiin noussut teema, joka määrittelee Pispalan ensimmäisiä vuosikymmeniä Tampereen yhteydessä.

6.2 Pispalan suunnittelijoiden maisema

*Pispalan asemakaavoitus on laajakantoinen toimenpide ja ainutlaatuinenkin maassamme. Sen maaston muoto ja nykyinen rakennustapa ovat aivan omaperäisiä ja sen tarjoamat viehättävät näköalat mieltä kohottavia.*³⁷⁷

Ensimmäisestä asemakaavasta pyydettiin yleisluontoinen lausunto professori Meurmanilta sen laajakantoisuuden ja suuren merkityksen vuoksi. Hän piti ehdotusta suurin piirtein onnistuneena, ja varsinkin puistoalueiden suunnittelu esitetyssä muodossa sai kannatusta. Rakennusalojen suunnittelua, etenkin harjun rinteillä, hän piti liian kaavamaisena. Yksilöllisemmät ratkaisut olisivat toivottavia, mikä ei kuitenkaan olisi ollut helppoa kyseessä olevan laajan yleisluontoisen asemakaavan puitteissa. Koska Pispala on niin omanlaatuinen ja vaikeasti rakennettava alue, ei suunnittelussa pitäisi pyrkiä liialliseen yhtenäisyyteen.³⁷⁸ Asemakaavasunnittelussa yksilöllisen ja yhtenäisen tasapainottelu saattaa olla hankalaa, etenkin jos kaavoitettava alue on jo rakennettu ja ehtinyt keräämään merkitysten kerrostumia. Tällaiset merkitykset olivat luoneet Pispalasta

³⁷⁵ Tammerkoski 1938, 94.

³⁷⁶ Ibid.

³⁷⁷ Tammerkoski 1945, 184.

³⁷⁸ KTK 1945, kaupunginvaltuuston kertomus, 617–618.

omalaatuisen alueen. Vaikka suunnittelijat olisivat tiedostaneet tämän ja siihen liittyvät maisemalliset arvot, ei sen suojeleminen ollut aina päällimmäisenä esillä kaavoituksessa.

Pispalan uudesta asemakaavasta järjestettyä pohjoismaista aatekilpailua koskevassa artikkelissa Tammerkoskessa todetaan, että vaikka alue on tunnettu lukuisista idyllisistä näkymistään, ei Pispalassa ole rakennustaiteellisesti merkittäviä ja säilytettävänä pidettäviä rakennuksia. Rakennuksista 83 prosenttia oli ennen vuotta 1945 rakennettuja ja pääasiassa puuta rakennusmateriaalinaan käyttäneitä. Asuinrakennuksista ainoastaan noin 8 prosenttia oli kivisiä. Rakennuskantaa pidettiin yli-ikäisenä, joka joutuisi lähitulevaisuudessa väistymään nuoren ja modernimman tieltä. Ensimmäisen asemakaavan mukaisesti rakennetut kerrostalot tulisi kuitenkin ottaa pysyvinä rakennuksina huomioon suunnittelussa.³⁷⁹ Pispalan talot olivat osa idyllistä maisemaa, mutta tämä ei tehnyt niistä säilyttämisen arvoisia. Uusien rakennusten ja rakennusryhmien olisi kuitenkin sopeutettava vanhaan miljööseen, sillä rakentaminen tapahtuisi luultavasti hajanaisesti ja vähitellen.³⁸⁰

Asemakaava-arkkitehti Alapeuson, joka kuului kilpailun palkintolautakuntaan, artikkelissa samalta vuodelta Pispalaa kuvaillaan runollisemmin:

Mannerjäätikön aikoinaan synnyttämälle mahtavalle Pispalan harjulle on jo ennen kaupunkiin liittämistä syntynyt omaleimainen asutus, joka säännöksistä piittaamattomana monivivahteisuudessaan muodostaa valtaisan kaartuvan harjun yhdeksi kokonaisuudeksi kehystämän, rikkaan talomosaiikin. -- Kilpailun tarkoituksena on luoda edellytykset nykyaikaisen, alueen voimakkaan luonteen ja maisemalliset arvot huomioon ottaen asutuksen rakentamiselle tälle n. 100 ha suuruiselle alueelle.³⁸¹

Alapeuson kuvaus on kuin malliesimerkki maiseman maalauksellisuuden korostamisesta. Luonnonmuoto, harju, muodostaa maalauksen kehyksen ja suunnittele mattomasti rakennetut talot maalaavat kankaalle värikkään ja moniulotteisen mosaiikin. Rakentamisen rajoittamattomuus mahdollisti taiteellisen vapauden, joka puolestaan teki teoksesta yllätyksellisen. Tämä on ristiriidassa sen kanssa, että suunnittelun tavoitteena oli alueen rakentaminen yhtenäiseksi kokonaisuudeksi.³⁸² Yhdenmukainen suunnittelu oli tavoitteena, vaikka yhtenä kilpailutyön

³⁷⁹ Tammerkoski 1968, 143.

³⁸⁰ Ibid.

³⁸¹ Ibid., 177.

³⁸² Ibid., 142.

edellytyksenä oli Pispalalle luonteenomaisen miljöön omaksuminen.³⁸³ Yhtenäisyys ja modernin kaupungin vaatimukset olivat tärkeämpiä kuin mosaiikkimainen, monivivahteinen maisema. Maiseman muutosta ei nähty välttämättä huonona asiana, mikäli se palveli laajempaa tarkoitusta.

Pispalan koettiin jääneen kehityksestä jälkeen. Uuden asemakaavan tavoitteena ei ollutkaan ainoastaan kosmeettinen muutos, vanhojen rakennusten korvaaminen uusilla, vaan koko kaupunkirakenteen muuttaminen. Liikenteen ja pysäköinnin asettamat vaatimukset, muutokset asumistavoissa, tilastostandardin kasvu sekä kulutusyhteiskuntaan siirtyminen edellyttivät rakenteellista uudistusta. Harjun poikkeuksellista luonnonmuotoa tuli kuitenkin suojella, jotta siluetin merkitys kaupungin visuaalisessa kokonaisuudessa säilyisi. Korkeita rakennuksia ei tulisi sijoittaa harjun laelle, eikä tasaiselle ranta-alueelle sijoitettavista kerrostaloista saisi muodostua toiminnallista tai visuaalista katkosta harjun ja järven välille. Nämä eivät myöskään saisi synnyttää näköalaa hallitsevia, laajoja kattonäkymiä. Maisemalliset ratkaisut olivat yksi palkintolautakunnan erityisesti korostamia näkökohtia.³⁸⁴ Tavoite oli kunnianhimoinen. Alue tulisi suunnitella vastaamaan modernin kaupungin tarpeita samalla, kun se säilyttäisi omaperäisyytensä ja maisemallisen merkityksensä.

Miljöön säilyttäminen ei kuitenkaan ollut itsetarkoituksellista. Pispalan perinteisen, omalaatuisen miljöön katsottiin olevan alueen fyysisen ja sosiaalisen rakenteen yhteisvaikutusta. Mikäli olosuhteet muuttuvat, ei tätä tule keinotekoisesti pyrkiä säilyttämään. Fyysisen miljöön arvokkaimpina pidetyt ominaisuudet oli kuitenkin mahdollista säilyttää täysin nykyaikaisen rakennustavan puitteissa.³⁸⁵ Kuinka voittaneen arkkitehtitoimisto Kauria Turtola Lummaa Vormalan ehdotus onnistui tässä?

Asemakaavaluonnoksen suunnitteluraportissa päädyttiin kattojen muodon suhteen määräykseen tasakattoperiaatteesta, mikä lisäisi alueella muuten vaikeasti rakennettavaa tonttikohtaista vapaa-alaa.³⁸⁶ Tämä ei vastannut pispalalaisten käsitystä alueen maisemasta, ”missä mökkien väki oli ikänsä katsellut järvelle naapurin harjakaton yli.”³⁸⁷ Janssonin ja Seppälän keräämien muistojen mukaan ei yksikään Pispalan kirvesmies ollut koskaan kuvitellut tekevänsä tasakattoa alueen

³⁸³ Tammerkoski 1969, 82.

³⁸⁴ Ibid.

³⁸⁵ Ibid., 83.

³⁸⁶ KTLV 1970, 12.

³⁸⁷ Jansson & Seppälä 2005, 69.

maisemaan. Eräs pispalalainen, jolle Beetlehem oli kuvien kautta tuttu, pelkäsi uudesta Pispalasta tulevan litteää kuin tästä kaupungista Länsirannalla. Muutokseen sisältyi nostalgiaa ja tuntua aikakaudesta toiseen siirtymisestä; ”Lauri Viita sanoi Moreenissaan että Pispala on Luojan palikkaleikki. Mutta Viita oli jo kuollut. Ehkä Luojakin muuttanut palikoitten mallia.”³⁸⁸ Viidan Pispalaan ei ollut enää paluuta, samat säännöt eivät enää pätenneet. Vaikka muutos olisi ollut hidasta, koettiin tasakatot uhaksi vanhan, Lauri Viidan, Pispalan maisemalle.

Suunnittelijat epäilemättä kuulivat asukkaiden huolet litteästä tasakattojen maisemasta, sillä asemakaavan yleisselostuksessa ei enää tasakattoja mainita. Selostuksessa todetaan kuin aiempia kuvauksia toistaen Pispalan poikkeuksellisen maaston ja omaperäisesti rakennettujen alueiden muodostavan ”oloissamme harvinaislaatuksen maisemallisen kokonaisuuden, jonka huomioonottaminen on suunnittelussa yhtenä ensisijaisena lähtökohtana.”³⁸⁹ Tasakatot olisivat tuoneet lisää avointa tilaa ahtaasti rakennettuun kaupunginosaan, mutta olisivat rikkoneet alueen identiteettiä. Asukkaille harjakatot olivat osa mielenmaisemaa, jollaisena Pispalan kuuluu näyttäytyä. Niinkin yksinkertainen rakennustekninen ja -tyylillinen seikka kuin katon muoto oli osa niitä merkitysten kerrostumia, jotka olivat tilaan muodostuneet.

Maisemansuojelun kannalta uuteen asemakaavaan jätettiin tulkinnanvaraa tulevaisuutta ajatellen. Asemakaavan yleisselostuksessa todetaan, että maisemansuojelun kohteena voidaan pitää kokonaisuudessaan Pispalan maisemallisia erityispiirteitä. Tähän kuuluu muun muassa jo asemakaavasta käydyssä kilpailussa edellytetty harjun siluetin säilyttäminen sekä rakennusten sopeuttaminen moninaisesti maastonmuotoihin. Maisemansuojeluun katsottiin kuuluvaksi myös maiseman rakentaminen ja hoito siten, ettei käyttökelvottomia jättömaita pääse tarpeettomasti muodostumaan.³⁹⁰ Tämä väljä tulkinta maisemansuojelusta ei sulkenut pois esimerkiksi tasakattoisten talojen rakentamista tulevaisuudessa, sillä rakennusten tulee sopeutua maastonmuotoihin, ei niinkään muihin rakennuksiin. Maisema on tulkittu kaavoituksessa enemmän luonnon kuin rakennettuun tilaan kuuluvaksi. Sitä ei pidetä samalla tavalla avoimena kaupunkitilana, kuten esimerkiksi katuja tai puistoja. Maisema on jotain luonnollista ja suunnittelematonta, johon ihmisen kädenjälki on sovitettava.

³⁸⁸ Jansson & Seppälä 2005, 69.

³⁸⁹ KTLV 1976, 15.

³⁹⁰ Ibid., 22.

Pispala ja sen maisema pyrittiin kuitenkin uudella asemakaavalla säilyttämään. Rakennetun ympäristön kaavoituksessa painopisteenä olivat säilyttävän saneerauksen periaatteet, joiden mukaan tavoitteena oli nykytilannetta mahdollisimman suuressa määrin huomioivan kaavaratkaisun aikaansaaminen.³⁹¹ Enää ei puhuttu siitä, kuinka kadut ja tiet tulevat pirstomaan ympäristön. Uudisrakennusten tai lisärakennusten tuli käyttää jo alueella olevien rakennusten julkisivumateriaaleja ja kattomuotoja, ellei niistä poikkeaminen ole erityisen hyvin perusteltua. Fyysinen miljöö oli tarkoitus säilyttää tällä määräyksellä, huolimatta eriaikaisesta tai -paikkaisesta uudisrakentamisesta.³⁹² Tämä seurasi laajempaa trendiä, joka syntyi Länsi-Euroopassa 1960-luvulla monotonista funktionalismia vastaan esitetystä kritiikistä. Vanhoja rakennuksia pyrittiin peruskorjaamaan uusilla korvaamisen sijaan. Jos Tampereellakin puhuttiin 1940-luvulla suurkaupunkiunelmasta, ihanne oli nyt siirtymässä pienen mittakaavan monitoiminnallisiin kaupunki- ja kaupunginosakeskuksiin.³⁹³ Muutokset eurooppalaisissa kaupunkisuunnittelun painotuksissa toisen maailmansodan jälkeisestä jälleenrakennuksen kaudesta hyvinvointi- ja kulutusyhteiskunnan voimistumiseen näkyivät myös Pispalan kaavoituksessa. Uutta painottanut modernismi sai tehdä tilaa säilyttävälle modernille.

Uusi kaava merkitsi sitä, että Pispalan erityislaatuisen maiseman muodostumisen mahdollistanut rakentamisen vapaus vietiin pois, vaikka maisema säilyikin. Yleisselostuksessa todetaan, että ”Lauri Viidan kuvaama vapaus rakentamisessa ei sellaisenaan ole sovellettavissa nykypäivän Pispalaan.”³⁹⁴ Pispala oli kulkenut Tampereeseen liittymisen jälkeen tien pahamaineisesta, ahtaasti rakennetusta tilasta rikkaaksi, mosaiikkimaiseksi maisemaksi, jonka siluetti oli tärkeä osa teollisuuskaupungin kaupunkikuvaa. Vapaus oli mahdollistanut Pispalan muodostumisen sellaiseksi eletyksi tilaksi kuin se oli, mutta paradoksaalisesti sen säilyttämisen kannalta koettiin tarvittavaksi ottaa tuo rakentamisen vapaus pois. Modernin kaupunkisuunnittelun ja kaavoituksen piiriin tullut Pispala oli osa Tamperelaista hyvinvointikaupunkia, jolloin kehityksen suunta ei ollut enää kirvesmiesten ja talonrakentajien omissa käsissä. Vaikkakin tilassa vallitsisivat kyläyhteisön kaltaiset normit, oli sen tulevaisuus sidoksissa lakeihin, asetuksiin ja kaupunkisuunnittelun suuntauksiin.

³⁹¹ KTLV 1976, 29.

³⁹² Ibid., 48.

³⁹³ Kaelble 2013, 280–281.

³⁹⁴ KTLV 1976, 49.

7. Lopuksi – kasvot maaseudun, tarpeet kaupungin

*Paljon muuttunut on Tampereemme,
paljon kehitys on mennyt eteenpäin.
Ahkerasti yhä täällä työtä teemme,
monet menneen ajan muistot säilyttäin.*³⁹⁵

Johdannossa esitin tutkimuskysymyksekseni, millaisia merkityksiä Pispalan avoimelle kaupunkitilalle muodostui 1900-luvun puolivälissä? Tähän vastaaminen ei ole yksinkertaista johtuen Pispalan luonteesta elettyinä tilana. Alue rakennettiin ennen kaupunkiin liittämistä suunnittelemattomasti, mikä teki siitä erikoisen, jopa pahamaineisen ja takaperoisen, syrjäseudun Tampereen kaupungin kyljessä. Toisin kuin esimerkiksi Helsinkiin samoihin aikoihin rakennetut asumalähiöt, Pispalaa kaavoitettaessa sille oli jo ehtinyt kertyä merkitysten kerrostumia. Kun ensimmäistä asemakaavaa suunniteltiin ja lähdettiin toteuttamaan, oli selvää, että suunnittelijoiden antamat merkitykset alueen avoimelle kaupunkitilalle poikkesivat pispalalaisten omista. Autoilu olisi kaupungissa liikkumisen tulevaisuus, joten Pispala oli muokattava tämän vaatimuksiin. Katujen tuli pirstoa ympäristö ja Valtakunnantiestä tulla alueen elinhermo.

Ensimmäisestä asemakaavasta ei jäänyt kaupunkikuvaan kuin pari tornitaloa muistutukseksi vanhoista suunnitelmista. Aikaa ensimmäisen ja toisen, 1970-luvun, asemakaavan välillä pidettiin stagnaation kautena, jolloin modernisaatio ja kaupungistuminen ajoivat Pispalasta ohi. Autot olivat liittäneet Pispalan kaupunkiin, mutta modernin kaupungin mukavuudet jäivät puuttumaan pispalalaisilta. Kaikki eivät kuitenkaan kokeneet ajan pysähtyneen Pispalassa, vaan joidenkin mielestä kaupunginosan kasvot olivat muuttuneet tunnistamattomiksi. Pispalan kaupunkikuvassa mennyt ja moderni kohtasivat toisensa.

Lefebvre voisi väittää, ettei käsitelty aineisto tarjoa kuin erilaisia fragmentteja merkityksistä, joita Pispalan avoimelle kaupunkitilalle muodostui. On hyvin kyseenalaista, voiko tilasta ylipäänsä luoda holistista kuvaa. Merkitysten fragmentit ovat tärkeitä tutkimuskysymykseen vastaamisen kannalta. Pispalan merkitykset koostuivat fragmentoituneista kaupungin ja maaseudun piirteistä. Elettyinä tilana Pispala tuotti monenlaisia ja -tasoisia merkityksiä, jotka tekivät tilasta vaikeasti hahmotettavan ja määritettävän.

³⁹⁵ Tammerkoski 1966, 56. Ote Mirjam Kaajan runosta *Tampere*.

Tämä näkyi esimerkiksi maiseman kannalta merkityksellisessä ratkaisussa 1970-luvun asemakaavan suunnitteluraportissa. Kaavoittajat mielivät uudisrakennuksista tasakattoisia, mikä olisi lisännyt Pispalan avointa tilaa, mutta pispalalaiset eivät olisi voineet kuvitellakaan harjulle tasakattojen maisemaa. Kaupunki on aina enemmän tai vähemmän konstruoitu, mutta toisin kuin Barthesin Argon, olisi Pispalan olemus suunnitelman toteutuessa muuttunut liiaksi. Lopulta Pispalan harjakattojen mosaiikkia ei ryhdytty tasoittamaan.

Puhtaasti määrällisesti tarkasteltuna Pispalan avoimen kaupunkitilan merkitys laski tutkittuna ajanjaksona. Ensimmäisessä asemakaavassa torit ja aukiot alistettiin liikenteen vaatimuksille, vaatihan lisääntynyt autokanta lisää pysäköintitilaa. Vanha markkinapaikka, Pispalan tori, määriteltiin edelleen kauppatoriksi, mutta Meurmanin *Asemakaavaopin* suosituksista huolimatta sitäkään ei rauhoitettu liikenteeltä. Torien merkitys oli kaupunkisuunnittelussa muutenkin vähenemään päin, eikä Mumfordin mukaan uudessa asemakaavoituksessa ollut enää sijaa markkinatorille. Pispalan uudessa asemakaavassa ei ollut enää sijaa minkäänlaisille toreille. Myös suunniteltujen viheralueiden määrä laski merkittävästi.

Näköalat ja maisemat olivat piirteitä, jotka korostuivat niin suunnittelijoiden kuin käyttäjien kokemuksissa. Maaston muoto ja korkeiden rakennusten puute teki tilasta avaraa ja loi katseelle tilaa. Luonto, vihreys ja järvimaisemat tekivät kaupunginosasta viihtyisän ja jotkut olivat valmiita jopa tinkimään niiden vuoksi asuinmukavuuksista. Viheralueet tulivat muutenkin esiin käyttäjien kokemuksissa ja myös suunnittelijat puhuivat välimerellisistä riippuvista puutarhoista ensimmäisen asemakaavan yhteydessä. Viheralueiden merkitys viihtyvyydelle ei ollut siis vain poliittista puhetta ja suunnittelun ideologiaa, vaan se näkyi myös asukkaiden kokemuksissa.

Tutkittuna ajanjaksona Pispalan merkitys muuttui päättäjien silmissä. Ensimmäisessä asemakaavassa pyrittiin alueen perusteelliseen uudistamiseen. Vaikka Pispalasta haluttiin rakentaa asuinalue sen parhaassa merkityksessä, olisi sen palveltava modernin suurkaupungin kehittämistä. Vaikka niin Kopomaa, Whyte kuin Woolley ovat puhuneet autoliikenteen dominoivasta asemasta kaupunkisuunnittelussa, ja vaikka tämä korostui myös Pispalan kaavoituksessa, katujen käyttö ei ollut Pispalassa moottoriajoneuvojen yksinoikeus. Pispalan kadut olivat monikäyttöistä avointa kaupunkitilaa, joka toimi niin aikuisille porukoinnin paikkana kuin lapsille leikkipaikkana. Sisäinen liikenne alueella tapahtui pääasiassa kävellen porraskatuja pitkin, mikä teki tilan kokemuksesta

hyvin kehollista. Liikenne ja liikkuminen, tiet ja kadut, nousivat esiin niin suunnittelijoiden kuin asukkaiden kokemuksissa ja merkityksissä tilasta.

Uusi asemakaava merkitsi uuden rakentamisen sijaan vanhan säilyttämistä. Kaupunkisuunnittelu suosi nyt saneerausta, mikä näkyi myös Pispalan kaavoituksessa. Alueen ja sen tilan arvostus oli muutenkin noussut päättäjien silmissä. Harjun siluetti oli tärkeä osa Tampereen kaupunkikuvaa, eikä sitä tullut pilata siihen kuulumattomilla rakennuksilla. Pispala miellettiin nyt ainutlaatuiseksi kaupunkimiljööksi, jota oli suojeltava. Luonto ja luonnontilaksi monesti mielletty kaupunkiluonto olivat tärkeä osa tuota miljööä. Pispalan kaupunkitilaa määrittikin koko tutkittavan ajanjakson luonnon ja urbaanin, maaseudun ja kaupunkitilan rajankäynti. Rinnakkain saattoivat olla näkymä pelloista ja peltotyöläisistä sekä linja-autosta kuljettamassa nuoria kaupungin huvituksiin. Avoimen kaupunkitilan tulisi vastata kaupungin tarpeisiin samalla kun tietty maalaismaisuuksia saatettiin kokea virkistäväksi ja helpottavaksi kaupungin hektisyydelle. Pispala eli näiden kahden maailman välimaastossa. Itsenäisenä alueena se ei varmastikaan vastannut aseveliakselin käsitystä modernista hyvinvointikaupungista, mutta sen omaleimaisuus teki siitä arvokkaan osan Tamperetta.

Tämä tutkielma on tarjonnut poikkileikkauksen Pispalan avoimesta kaupunkitilasta sen suunnittelijoiden ja käyttäjien näkökulmasta, ja osaltaan luonut pohjaa jatkotutkimukselle. Se on myös täyttänyt aukkoa suomalaisen kaupunkitutkimuksen kentällä, joka on edelleen painottunut vahvasti pääkaupunkiseudulle. Tiedon ja tutkimuksen kertyminen myös muista kaupungeista mahdollistaisi jatkossa hedelmällisen vertailututkimuksen. Vertailututkimus olisi mielenkiintoista myös Tampereen rajojen sisäpuolella, kuten esimerkiksi Pispalan ja Kalevan kaupunginosien välillä. Kaleva on tilana luonteeltaan hyvin erilainen Pispalan kanssa ja muodostaisi haastavan vertailuaineiston. Myös vertailu muiden kaupunkien esikaupunkialueiden kanssa syventäisi tietämystämme näiden alueiden kehityksestä ja funktioista. Kaupunkitila muodostaa monen elinympäristön ja sen historiallinen tutkimus auttaa meitä ymmärtämään sitä, sen mahdollisuuksia ja haasteita, paremmin. Tämä on tärkeää, sillä kuten Massey on todennut, on tilan käsitteellistämässä kyse yhdestä merkittävimmistä tavoistamme kokea maailmaa.

Lähteet ja kirjallisuus

Arkistolähteet

Tampereen kaupunginarkisto (TKA).

Arkkitehtitoimisto Kauria Turtola Lummaa Vormala (KTLV) 1970, Pispala asemakaavaluonnos suunnitteluraportti, 8.12.1970. Kv 31.3.1971 § 240, liite.

KTLV 1976, Pispala asemakaavan yleisselostus, Tampere 1.7.1976. Kh liite 7.12.1976. 2804§.

Pispalan asemakartta painettu v. 1936 (mikrokortti).

Painetut lähteet

Lähdejulkaisut

Kertomus Tampereen kaupungin kunnallishallinnosta (KTK) 1930 & 1945.

Harjula, Kristiina, *Unelma Pispalasta*. Pispalan asukasyhdistys, Tampere 2015.

Helenius, Kyllikki, *Pispala – Tampereen Pääkaupunki*. Tampere-Seura ry, Tampere 2001.

Jansson, Jarmo & Seppälä, Raimo, *Paluu Pispalaan*. Tampere-Seura ry, Tampere 2005.

Salo, Kirsti & Patjas, Sakari (toim.), *Pispalan 20. vuosisata*. Pispalan moreeni, Tampere 1999.

Tampereen kaupungin tilastollinen vuosikirja 2010–2011, Tampereen kaupunki, Tampere 2013.

Suomen Asetuskokoelma 1931, asetus numero 145.

"Tampereen kaupunki - Asemakaavoitus - Pispala".

([http://www.tampere.fi/kaavatjakiinteistot/kaavoitus/asetus/pispala.html](http://www.tampere.fi/kaavatjakiinteistot/kaavoitus/asetus/asetus/pispala.html)).

Luettu 1.2.2016.

Lehdistö

Tammerkoski 1938, 1945, 1947, 1950, 1953, 1955, 1959, 1966, 1968, 1969 & 1972.

Kirjallisuus

Alasuutari, Pertti, *Toinen tasavalta - Suomi 1946–1994*. Vastapaino, Tampere 1996.

Alasuutari, Pertti, *Laadullinen Tutkimus*. Vastapaino, Tampere 1999.

Ampuja, Outi, ”Kohti keinotekoista äänimaisemaa? – Moderni äänimaisema inhimillisen suunnittelun ja muuntelun piirissä”. Teoksessa Ampuja, Outi & Kilpiö Kaarina (toim.), *Kuultava menneisyys - suomalaista äänimaiseman historiaa*. Turun historiallinen yhdistys ry, Turku 2005, 182–216.

Asikainen, Eveliina & Mäkinen, Kirsi, ”Jalat muistavat ja askeleet kertovat – Kehollinen muistaminen kaupunkiluonnossa”. Teoksessa Lento, Katri & Olsson Pia (toim.), *Muistin kaupunki – Tulkintoja kaupungista muistin ja muistamisen paikkana*. Suomalaisen kirjallisuuden seura, Helsinki 2013, 129–162.

Autio, Sari & Katajala-Peltomaa, Sari & Vuolanto, Ville, ”Johdanto”. Teoksessa Autio, Sari & Katajala-Peltomaa, Sari & Vuolanto, Ville (toim.), *Historioitsijan arki ja tutkimuksen prosessi*, Vastapaino, Tampere 2001, 9–14.

Bachelard, Gaston, *Tilan poetiikka*. Nemo, Helsinki 2003.

Barthes, Roland, *The Semiotic Challenge*. Basil Blackwell, Oxford 1988.

Bauman, Zygmunt, *Notkea moderni*. Vastapaino, Tampere 2002.

Brenner, Neil, ”The Urban Question: Reflections on Henri Lefebvre, Urban Theory and the Politics of Scale”. *International Journal of Urban and Regional Research* 2/2000, 361–378.

Butler, Christopher, *Modernism: a very short introduction*. Oxford University Press, Oxford 2010.

Clark, David, *Urban Geography*. Croom Helm, Lontoo 1982.

Clark, Peter, *European cities and towns 400-2000*. Oxford University Press, Oxford 2009.

Clark, Peter, Niemi, Marjaana & Niemelä, Jari, *Sport, Recreation and Green Space in the European*

City. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2009.

Clark, Peter (toim.), *The European City and Green Space – London, Stockholm, Helsinki and St Petersburg, 1850–2000*. Ashgate, Aldershot 2006.

Clark, Peter & Jauhiainen, Jussi S., "Introduction". Teoksessa Clark 2006, 1–29.

Cowan, Alexander & Steward, Jill (toim.), *The City and the Senses – Urban Culture Since 1500*. Ashgate, Aldershot 2007.

Daniels, Thomas L., *When city and country collide: managing growth in the metropolitan fringe*. Island Press, Washington D.C. 1999.

Foucault, Michel, *Tarkkailla ja Rangaista*. Otava, Helsinki 2005.

Haas, Stefan, "Visuaalisuus modernin kaupungin hahmottamisessa". Teoksessa Syrjämaa, Taina & Tunturi, Janne (toim.) *Eletty ja Muistettu Tila*. Hakapaino Oy, Helsinki 2002, 211–231.

Haila, Yrjö & Dyke, Chuck, "Introduction: What to Say about Nature's 'Speech'". Teoksessa Haila, Yrjö & Dyke, Chuck (toim.), *How Nature Speaks – The Dynamics of the Human Ecological Condition*. Duke University Press, Durham ja Lontoo 2006, 1–48.

Harvey, David, *Spaces of Capital – Towards a Critical Geography*. Edinburgh University Press, Edinburgh 2001.

Henriksson, Kirsi & Kastari, Pirkko-Liisa, "Kun politiikka muuttuu historiankirjoitukseksi – lähihistorian haaste". Teoksessa Autio, Sari & Katajala-Peltomaa, Sari & Vuolanto, Ville (toim.), *Historioitsijan arki ja tutkimuksen prosessi*, Vastapaino, Tampere 2001, 131–144.

Hietala, Marjatta, "Mitä tutkia ja miten?". Teoksessa Autio, Sari & Katajala-Peltomaa, Sari & Vuolanto, Ville (toim.), *Historioitsijan arki ja tutkimuksen prosessi*, Vastapaino, Tampere 2001, 15–28.

Hirvensalo, Virpi, *Modernin kaupungin luonto muutoksessa – Kahdeksan esimerkkiä suomalaisesta asuinalueuunnittelusta*. Turun yliopisto, Turku 2006.

Horkheimer, Max & Adorno, Theodor W., *Valistuksen Dialektiikka – Filosofisia Sirpaleita*. Vastapaino, Tampere 2008.

Häyrynen, Maunu, *Maisemapuistosta Reformipuistoon – Helsingin kaupunkipuistot ja puistopolitiikka 1880-luvulta 1930-luvulle*. Helsinki-seura, Helsinki 1994.

Kaelble, Hermut, *A Social History of Europe, 1945–2000 – Recovery and Transformation after Two World Wars*. Berghahn, New York 2013.

Kalela, Jorma, *Historiantutkimus ja historia*. Gaudeamus, Helsinki 2000.

Kettunen, Pauli, *Globalisaatio ja kansallinen me – Kansallisen katseen historiallinen kritiikki*. Vastapaino, Tampere 2008.

Kiander, Jaakko & Lönnqvist, Henrik, *Hyvinvointivaltio ja Talouskasvu*. WSOY, Helsinki 2002.

Koivisto, Hanne, "Unelmana vapauden valtakunta – Toinen maailmansota ja suomalaisen vasemmistoälymyksen toivo paremmasta". Teoksessa Grönholm, Pertti & Paalumäki, Heli (toim.), *Kaipaava moderni – Nostalgian ja utopian kohtaamisia Euroopassa 1600-luvulta 2000-luvulle*. Turun Historiallinen Yhdistys, Turku 2015, 199–244.

Kolbe, Laura, "Kaupunki, Metsäkaupunki, Puu ja Puutarha – esikaupunki innovaationa ja identiteettinä". Teoksessa Joutsivuo, Timo & Kekäläinen, Markku (toim.), *Kaupunkikuvia ajassa*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2005, 337–350.

Kopomaa, Timo, *Tori – marginaali – haastava kaupunki – Tilatapauksia julkisten ulkotilojen käytöstä ja reunimmaisista käytännöistä*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 1997.

Kort, Wesley A., "'Landscape' as a Kind of Place-Relation". Teoksessa Malpas, Jeff (toim.), *The Place of Landscape: Concepts, Contexts, Studies*. MIT Press, Cambridge 2011, 27–43.

Kostiainen, Auvo, "Historian näkökulmat kohtaavat". Teoksessa Autio, Sari & Katajala-Peltomaa, Sari & Vuolanto, Ville (toim.), *Historioitsijan arki ja tutkimuksen prosessi*, Vastapaino, Tampere 2001, 69–83.

Kuisma, Markku, *Suomen poliittinen taloushistoria 1000–2000*. Kustannusosakeyhtiö Siltala, Helsinki

2009.

Lachmund, Jens, *Greening Berlin – the co-production of science, politics and urban nature*. MIT Press, Cambridge 2013.

Laine, Markus & Peltonen, Lasse, *Ympäristökysymys ja Aseveliakseli – Ympäristön politisoituminen Tampereella vuosina 1959–1995*. Tampere University Press, Tampere 2003.

Laine, Markus, "Fight Over the Face of Tampere – A Sneaking Transformation of a Local Political Field". Teoksessa Haila, Yrjö & Dyke Chuck (toim.), *How Nature Speaks – The Dynamics of the Human Ecological Condition*. Duke University Press, Durham ja Lontoo 2006, 177–197.

Lamberg, Marko, "Teemasta". *Historiallinen Aikakauskirja* 1/2010, 4–5.

Lefebvre, Henri, *The Production of Space*. Blackwell Publishing, Oxford 1991.

Lefebvre, Henri, *Critique of Everyday Life Vol. III – From Modernity to Modernism (Towards a Metaphilosophy of Daily Life)*. Verso, Lontoo 2005.

Lento, Katri, "The role of nature in the city: green space in Helsinki, 1917–1960". Teoksessa Clark 2006, 188–206.

Lento, Katri, "A Question of Gender, Class and Politics: The Use and Provision of Sports Grounds in Helsinki c.1880s–1960s". Teoksessa Clark, Niemi & Niemelä 2009, 25–40.

Lento, Katri & Olsson, Pia, "Kaupunki, Muistot ja Muistaminen". Teoksessa Lento, Katri & Olsson, Pia (toim.), *Muistin kaupunki – Tulkintoja kaupungista muistin ja muistamisen paikkana*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2013, 7–27.

Malpas, Jeff, "Place and the Problem of Landscape". Teoksessa Malpas, Jeff (toim.), *The Place of Landscape: Concepts, Contexts, Studies*. MIT Press, Cambridge 2011, 3–26.

Martikainen, Elina, *Aseveli Yrjö Silo ja asevelihenki Tampereella*. Tampere University Press, Tampere 2010.

Massey, Doreen, *Samanaikainen tila*. Vastapaino, Tampere 2008.

Meurman, Otto-I, *Asemakaavaoppi*. Otava, Helsinki 1947.

Mumford, Lewis, *Kaupunkikulttuuri*. WSOY, Helsinki 1949.

Niemi, Marjaana, "Politicians, professionals and 'publics': conflicts over green space in Helsinki". Teoksessa Clark 2006, 207–228.

Pallasmaa, Juhani, "Ihmisen Paikka – Aika, muisti ja hiljaisuus arkkitehtuurikokemuksessa". Teoksessa Haapala, Arto, Honkanen, Martti & Rantala, Veikko (toim.) *Ympäristö, arkkitehtuuri, estetiikka*. Yliopistopaino, Helsinki 2006, 243–265.

Rasila, Viljo, *Tampereen historia IV*, Tampereen kaupunki, Tampere 1992.

Rowe, Dorothy, "Seeing Imperial Berlin: Lesser Ury, the painter as stranger". Teoksessa Cowan & Steward 2007, 198–218.

Saarikangas, Kirsi, "Merkityksellinen tila: lähiöasuminen arkkitehtuurin, asukkaiden, menneen ja nykyisen kohtaamisena". Teoksessa Syrjämaa, Taina & Tunturi, Janne (toim.) *Eletty ja Muistettu Tila*. Hakapaino Oy, Helsinki 2002, 48–75.

Saarikangas, Kirsi, "Metsän reunalla: Suomen rakentaminen 1900-luvulla". Teoksessa Saarikangas, Kirsi, Mäenpää, Pasi & Sarantola-Weiss, Minna, *Suomen kulttuurihistoria. 4, Koti, kylä, kaupunki*. Tammi, Helsinki 2004, 22–61.

Sassi, Mirja, *Modernismi Murtuu – Postmoderni kulttuuriasenne muuttaa arkkitehtuuria, kuvataiteita ja muotoilua*. Rakennuskirja Oy, Helsinki 1985.

Soja, Edward W., *My Los Angeles: from urban restructuring to regional urbanization*. University of California Press, Berkeley 2014.

St John Wilson, Colin, *Architectural Reflections – Studies in the philosophy and practice of architecture*. Butterworth-Heinemann, Oxford 1994.

Talja, Suvi, "Sport for All? – Development of Sports Sites and Green Space in Helsinki Since the 1960s". Teoksessa Clark, Niemi & Niemelä 2009, 41–57.

Torsti, Pilvi, *Suomalaiset ja historia*. Gaudeamus, Helsinki 2012.

Tuan, Yi-Fu, *Morality and Imagination – Paradoxes of Progress*. University of Wisconsin Press, Madison 1989.

Tuan, Yi-Fu, *Space and Place – The Perspective of Experience*. University of Minnesota Press, Minneapolis 2001.

Uljas, Päivi, *Hyvinvointivaltion Läpimurto – Pienviljelyhegemonian rapautumisen, kansalaisliikehännän ja poliittisen murroksen keskinäiset suhteet suomalaisessa yhteiskunnassa 1950-luvun loppuvuosina*. Into Kustannus Oy, Helsinki 2012.

Whyte, William H., *City: rediscovering the center*. University of Pennsylvania Press, Philadelphia 2009.

Woolley, Helen, *Urban Open Spaces*. Spon Press, Lontoo ja New York 2003.

Liite 1. Pispalan asemakartta painettu v. 1936 (osa)
Lähde: TKA Ia4:28a (mikrokortti)



Liite 2. Ylä-Pispalan, Ala-Pispalan, Tahmelan ja Santalahden asemakaava 1945.
Lähde: Tammerkoski 1945, 183.

